



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 147]

नई दिल्ली, शुक्रवार, जून 8, 2001/ज्येष्ठ 18, 1923

No. 147]

'NEW DELHI, FRIDAY, JUNE 8, 2001/JYAISTHA 18, 1923

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 8 जून, 2001

सं. टीएएमपी/4/98-वीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धाराओं 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार शुष्क थोक कार्गों के यानांतरण के लिए समेकित प्रभार और शर्तें नियत करने के लिए विशाखापट्टणम पत्तन न्यास के प्रस्ताव का अनुमोदन करता है।

अनुसूची

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

(मामला सं० टीएएमपी/4/98-वीपीटी)

विशाखापट्टणम पत्तन न्यास (वीपीटी)

.....

आधेदक

आदेश

(मई 2001 के 16वें दिन को पारित किया गया)

यह मामला विशाखापट्टणम पत्तन न्यास (वीपीटी) द्वारा शुष्क थोक कार्गों के यानांतरण के लिए समेकित प्रभारों और शर्तों का नियतन करने और दुबई की अमीरात ट्रेडिंग एजेंसी [ईटीए(दुबई)] द्वारा प्रचालित फ्लोटिंग क्रेन द्वारा विशाखापट्टणम पत्तन न्यास मे किए जा रहे प्रकाश व्यवस्था प्रचालन के लिए समेकित प्रशुल्क निर्धारित करते हुए दिनांक 22 अगस्त, 1997 को इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश के संशोधन के लिए प्रस्तुत एक प्रस्ताव से संबंधित है।

2. इस प्राधिकरण ने पत्तन बकाए, पायलिटिज शुल्क, घाट किराया प्रभार, रात्रि और अवकाश प्रभारों आदि सहित यानांतरण 3.50 लाख रुपए का समेकित प्रभार नियत किया था। वीपीटी से किसी नियिष्टि के अभाव मे यह द्रव थोक कार्गों के लिए उपलब्ध समेकित प्रभार के संदर्भ मे किया गया था। इस प्राधिकरण ने अवलोकन किया कि यह एक नई सुविधा प्रारम्भ

करने का मामला था और इसमें कार्गों के प्रहस्तन के लिए एक नवीन दृष्टिकोण शामिल था और इसलिए उस चरण में इस नई व्यवस्था से संबद्ध सभी जटिलताओं का पूर्वानुमान लगाना संभव नहीं था। इसलिए, इस प्राधिकरण ने ऐसे उपयुक्त परिवर्तन, जो प्राप्त अनुभव के दृष्टिगत आवश्यक पाए जा सकते हैं, का आदेश देने के लिए छ: महीने के बाद स्थिति की समीक्षा करने का निर्णय लिया था।

3. दिनांक 22 अगस्त, 1997 के आदेश के प्रत्युत्तर में वीपीटी ने इस प्राधिकरण से अनुरोध किया था कि ईटीए (दुबई) के अभ्यावेदन पर प्रचालन के लिए समेकित प्रभार नियत करते हुए उपरोक्त आदेश तीन महीने की अवधि के लिए स्थगित रखा जाए। वीपीटी ने यह भी सूचित किया कि समेकित प्रभार के नियतन से संबंधित मुद्रे सक्रिय रूप से विचाराधीन थे और इस संबंध में प्रस्ताव शीघ्र ही प्राधिकरण को प्रस्तुत किया जाएगा। वीपीटी इस प्राधिकरण के दिनांक 22 अगस्त, 1997 का आदेश कार्यान्वयित करने के लिए अनिच्छुक था। तथापि, तत्कालीन जल-भूतल परिवहन मंत्रालय (एमओएसटी) की सलाह पर वीपीटी ने आदेश का अनुपालन करने का निर्णय लिया; परंतु लागू की जाने वाली दरों के संबंध में तत्काल कोई संशोधित प्रस्ताव नहीं भेजा।

4. इस बीच ईटीए (दुबई) ने आदेश के आगे वैधीकरण के लिए अनुरोध किया। ईटीए के अनुरोध पर इस बात का निर्णय लेने के लिए प्राधिकरण द्वारा विचार किया गया था कि कानून के अंतर्गत इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित कोई भी आदेश उसके बदले जाने तक लागू रहेगा। इस प्राधिकरण के आदेश में छ: महीने के बाद समीक्षा करने का संदर्भ प्राप्त अनुभवों के संदर्भ में उपयुक्त परिवर्तन लागू करने की एक इच्छा की केवल एक अभिव्यक्ति है। चूंकि, नई व्यवस्था को वास्तव में प्रचालनरत नहीं किया गया था, इसलिए अभी तक कोई अनुभव प्राप्त नहीं किया गया है। इसलिए, इस प्राधिकरण ने निर्णय किया कि समीक्षा के लिए कोई आधार नहीं था और मूल आदेश वैध बना रहेगा। तदनुसार, इस प्राधिकरण के निर्णय की सूचना ईटीए (दुबई) और वीपीटी को दे दी गई थी।

5.1 जैसा आश्वासन दिया गया था, वीपीटी ने शुप्क थोक कार्गों के लिए यानांतरण प्रभार और यानांतरण प्रचालनों के लिए समेकित प्रभार और शर्त नियत करने के लिए एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया। इस प्रस्ताव में 3 लाख टन तक और उसे शामिल करते हुए 3.50 लाख रुपए का समेकित प्रभार विहित था, जो इस प्राधिकरण द्वारा अपने दिनांक 22 अगस्त, 1997 के आदेश में अनुमोदित किए गए के समान था। वीपीटी ने एक शर्त लागू करने का भी प्रस्ताव किया कि पोत को मौसम कार्यदिवस को प्रतिदिन प्रति घाट 10,000 टन का उत्पादन देना चाहिए। वीपीटी ने मात्रात्मक छूट देने और बेहतर कार्यनिष्ठावान प्रेरित करने के लिए अन्य कठिपय शर्त लागू करने का भी प्रस्ताव किया था।

5.2 वीपीटी के प्रस्ताव को विभिन्न प्रयोक्ताओं/पत्तन प्रयोक्ताओं के प्रतिनिधिक निकायों को टिप्पणियों के लिए प्रेरित किया गया था।

6. इस बीच, वीपीटी ने अपने दिनांक 6 मार्च, 1999 के फैक्स द्वारा निम्नलिखित भवों पर कठिपय स्पष्टीकरण मांगा:—
(i) प्राधिकरण ने अपने दिनांक 22 अगस्त, 1997 के आदेश में बड़े पोत और छोटे पोत के बारे में उल्लेख किया है। क्या यह आदेश केवल कार्गों के निपटान के लिए फ्लोटिंग क्रेन पर निर्भर करते हुए केवल गियरविहीन केप आकार अथवा किसी आकार के अन्य पोतों पर लागू होता है?

- (ii) अगर पोत स्वामी किसी आकार के पोत को नामित करता है और पोत पर गियर के निपटान करने पर क्या प्रश्नगत यह आदेश लागू होगा ? अथवा, क्या शुष्क थोक कार्गो के यानांतरण के लिए फ्लोटिंग क्रेन की तैनाती अनिवार्य है ।
- (iii) प्राधिकरण ने ईटीए के आवेदन पर छोटे पोत द्वारा अन्य पत्तनों तक धहन किए गए कार्गो पर समेकित प्रभार नियत किया है । चूंकि, कई प्रयोक्ताओं से पूछताछ प्राप्त हो रहे हैं, इसलिए यह जानना आवश्यक है कि क्या उपरोक्त प्रभार ईटीए के अतिरिक्त अन्य सभी प्रयोक्ताओं पर समान रूप से लागू हैं या नहीं ।
- (iv) भारत और विदेश में सभी पत्तनों में यह एक सुस्थापित पद्धति है कि जब कोई नियमित माल उत्तराई घाट उपलब्ध नहीं है अथवा डाफ्ट या लंबाई अथवा दोनों प्रतिबंधों के कारण घाट का प्रयोग नहीं किया जा सकता तो कार्गो की उत्तराई बंधघाट में नौकाओं में अथवा अन्य घाटों, जहां प्रचालनात्मक कारणों से घाट पर माल उत्तराई करना सभव नहीं है, में किया जाता है । इसे "किनारे पर उत्तराई" कहा जाता है । यह प्रचालन या तो जहाज के उपरकर अथवा पत्तन के फ्लोटिंग क्रेन या दोनों के प्रयोग से किया जा रहा है । इस मामले में, दरों के मान के अनुसार पोत तथा साथ ही कार्गो पर सभी अधिसूचित दरें लगाई जा रही हैं । कई पोतस्वामी/एजेंट यह अर्थ निकाल रहे हैं कि किनारे पर उत्तराई यानांतरण प्रचालन के समान है जो प्राधिकरण के आदेशानुसार किया जा रहा है । वे पत्तन प्रभारों के कारण किनारे पर उत्तराई के लिए समान छूट देने की मांग कर रहे हैं और किनारे पर उत्तराई के लिए प्राधिकरण द्वारा नियत प्रभारों के संग्रहण पर बल दे रहे हैं । प्रसंगवश, किनारे पर उत्तराई प्रचालन नियमित आधार पर नहीं किया जाता है । तथापि, यह अन्य सभी पत्तनों और विशेषज्ञ वीपीटी में स्थापित पद्धति है । पूर्ववर्ती के मामले में, प्रभारों का संग्रहण अधिसूचित दरों के अनुसार किया जा रहा है और परवर्ती अर्थात् शुष्क थोक कार्गो के यानांतरण के मामले में समेकित प्रभार लगाया जा रहा है । इसे अन्य पोतस्वामियों द्वारा भेदमूलक कहा जा सकता है ।
- (v) प्राधिकरण का आदेश छोटे पोत के आकार के बारे में मौन है । यह भी स्पष्ट नहीं है कि क्या छोटे पोत आवश्यक रूप से स्वचालित होने चाहिए या नहीं । इस संबंध में विशिष्ट स्पष्टीकरण अपेक्षित है कि क्या छोटा पोत कोई पोत अथवा स्वचालित नौका अथवा किसी भी आकार का स्तम्भित नाव हो सकता है या नहीं ।
- (vi) यानांतरण प्रवालन निष्पादित करने वाले सभी प्रयोक्ताओं के लिए इस तथ्य पर ध्यान दिए बिना कि किसी भी आकार का बड़ा पोत गियरहीन है अथवा गियरमुक्त, फ्लोटिंग क्रेन का प्रयोग करना अनिवार्य है ।
- (vii) क्या इस सुविधा का प्रयोग करने के लिए अन्य प्रयोक्ताओं को सक्षम बनाने हेतु फ्लोटिंग क्रेन और नावों के उपयोग के लिए कोई दर नियत नहीं की जानी चाहिए ? दर का ऐसा नियतन अन्य प्रयोक्ताओं को अपने प्रचालनों की व्यवहार्यता की योजना बनाने में सुविधा प्रदान करेगा । यहा एक बार ऐसी दर नियत किए जाने पर पत्तन प्रति टन आधार पर उचित रॉयल्टी लगा सकता है ?

7.1 यह देखा गया था कि जिन मुददों पर वीपीटी द्वारा स्पष्टीकरण मांगा गया था, उनकी काफी वित्तीय जटिलताएं होंगी । इसलिए, एक संयुक्त सुनवाई करने का निर्णय लिया गया था । तदनुसार, वीपीटी में दिनांक 2 जुलाई, 1999 को एक संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी । संयुक्त सुनवाई के दौरान, वीपीटी द्वारा उठाए गए मुददों पर चर्चा की गई थी और दिनांक 19 जुलाई, 1999 के हमारे पत्र द्वारा वीपीटी को स्पष्टीकरण दिए गए थे ।

7.2

वीपीट को निम्नलिखित स्पष्टीकरण दिए गए थे :-

- (i) इस प्राधिकरण का आशय यह नहीं था कि इसके दिनांक 22 अगस्त, 1997 के आदेश द्वारा अनुमोदित व्यवस्था केवल एक ही पार्टी यथा ईटीए (दुबई) पर ही लागू होनी चाहिए। जो अनुमोदित किया गया था वह एक नवीन प्रणाली थी और किसी विशेष प्रचालक के लिए कोई खास सुविधा नहीं थी। दूसरे शब्दों में, पत्तन स्वयं अथवा उसके द्वारा अनुमोदित अन्य कोई प्रचालक महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित व्यवस्था का लाभ ले सकता है। इस स्थिति को मूल आदेश में ही स्पष्ट कर दिया गया था।
- (ii) इस प्राधिकरण ने कोई मनमाना अथवा एकपक्षीय कदम नहीं उठाया था। वीपीटी में संदर्भगत फ्लोटिंग क्रेन का प्रयोग पत्तन न्यास द्वारा अनुमोदित किया गया था। इस प्राधिकरण ने केवल एक प्रशुल्क व्यवस्था प्रस्तुत की थी।
- (iii) शुष्क थोक कार्गो के यानांतरण के लिए फ्लोटिंग क्रेन की तैनाती अनिवार्य नहीं है। यानांतरण जहाज के अपने गियर की सहायता से भी किया जा सकता है।
- (iv) प्राधिकरण के दिनांक 22 अगस्त, 1997 का आदेश अर्हक मानदंड के रूप में पोत का आकार अथवा अन्य विशेषताएं निर्दिष्ट नहीं करता। इस बात पर कोई प्रतिबंध नहीं है कि आदेश केवल गियरहीन पोतों अथवा केप आकार के पोतों पर ही लागू होंगे। दूसरे शब्दों में, आदेश में दी गई व्यवस्था यानांतरण के किसी भी मामले पर लागू करने के लिए उपलब्ध होगी।
- (v) संकल्पित विशेष व्यवस्था साधारणतया घाट पर 'ओवरसाइड प्रचालनों' के लिए उपलब्ध नहीं होगी। ऐसे प्रचालनों को यह सुविधा देने से स्थितियों का उपयोग करने की संभावना बढ़ेगी, जिसके परिणामस्वरूप पत्तन न्यास को राजस्व (घाट किराया और घाटशुल्क से) की काफी हानि होगी। 'ओवरसाइड प्रचालन' इस विशेष व्यवस्था के लिए 'यानांतरण प्रचालन' के रूप में तभी अर्हक होगा जब ऐसे प्रचालन शुष्क थोक कार्गो के लिए कार्य के अयोग्य घाट पर किए जाते हैं।
- (vi) यद्यपि शब्द 'नौका' का प्रयोग दिनांक 22 अगस्त, 1997 के आदेश में किया गया है, परंतु इसका आशय व्यवस्था का प्रतिक्रियात्मक प्रयोग निर्धारित करना नहीं है। आशय 'नौका', 'छोटे पोत' आदि जैसी अभिव्यक्तियों के प्रयोग पर ध्यान दिए बिना किसी 'लाइटर' पर विशेष व्यवस्था का प्रयोग करना है।
- (vii) संदर्भगत विशेष (प्रशुल्क) व्यवस्था निर्धारित करते समय प्राधिकरण का आशय क्षमता पैरामीटरों की पूर्णतः अवहेलना करना नहीं था। स्वीकार्य उत्पादकता स्तर बनाए रखना होगा। दरों का घटन-बढ़ने (उर्ध्वगामी) मान समयावधि में लागू होगा। प्राधिकरण इस संबंध में वीपीटी अथवा किसी प्रयोक्ता/संबंधित प्रयोक्ता संगठन द्वारा तैयार किए गए किसी प्रस्ताव पर विचार करने का इच्छुक होगा।
- (viii) वीपीटी का आशय अगर यह है कि ईटीए (दुबई) को इस समय एक एकाधिकारवादी स्थिति में रहते हुए, विनियमन के अधीन लाया जाएगा तब यह प्राधिकरण के विचारार्थ इस संबंध में उपयुक्त प्रस्ताव कर सकता है।

8. दिनांत 2 जुलाई, 1999 को हुई संयुक्त सुनवाई में यह सहमति हुई कि शुष्क थोक कार्गो के सभी 'यानांतरण' प्रचालनों के लिए सामान्यतः प्रशुल्क निर्धारित करने के प्रणाले ११ व्यवस्था की जमीक्षा करने के पूर्व दो या तीन परीक्षण प्रचालनों के लिए प्रतीक्षा करना उपयोगी होगी।

9. वीपीटी ने जनवरी, 2000 में यानांतरण के लिए समेकित प्रभार के संशोधित प्रस्ताव के साथ अपनी टिप्पणियां भेजी। वीपीटी ने किए गए यानांतरण प्रचालनों के संबंध में स्थिति की सूचना दी। उसकी रिपोर्ट का सारांश नीचे दिया गया है:-

- (i) शुष्क थोक कार्गो के यानांतरण के लिए दो पोतों का आगमन हुआ और अगस्त से अक्टूबर, 1999 के दौरान यानांतरण प्रचालन किए गए थे। 1,11,506 भी० टन जा बहन करने आजे लौह अयस्क के एक पोत ने प्रचालन

पूरा करने में 20 दिन लगाए । 52,500 मीटर टन गेहूं का वहन करने वाले दूसरे पोत ने 12 दिनों के मानदंड के एवज में प्रचालन पूरा करने में 27 दिन लिए ।

- (ii) वीपीटी ने शुष्क थोक कार्गो के यानान्तरण प्रचालन के लिए प्रति मौसम कार्यदिवस 10,000 मीटर टन का मानदंड नियत किया है ।
- (iii) इन दोनों पोतों के वैनिक उत्तराई यानान्तरण विवरण से यह देखा गया है कि यानान्तरण प्रचालन का निष्पादन अनुमान से और नियत मानदंड से बहुत कम रहा है ।
- (iv) सितम्बर 1999 के बाद शुष्क थोक कार्गो का कोई अन्य यानान्तरण नहीं किया गया है ।
- (v) शुष्क थोक कार्गो के यानान्तरण से प्राप्त अनुभव से, यानान्तरण का निष्पादन नियत मानदंडों से बहुत कम पाया गया है; पोत अनुमान की अपेक्षाओं अधिक तक रहे और पोतों की चक्र लगाने (टर्नराऊंड) की अवधि बढ़ गई है । इन कारणों के दृष्टिगत, वीपीटी ने इस प्राधिकरण के विचारार्थ बाहरी बंदरगाह में शुष्क थोक कार्गो के यानान्तरण के लिए संशोधित समेकित प्रभारों का सुझाव देते हुए एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया है ।

10.1 संशोधित प्रस्ताव में इस शर्त के अधीन कि पोत प्रति मौसम कार्यदिवस प्रतिदिन 10,000 टन का उत्पादन देंगे, वीपीटी द्वारा बड़े पोत पर निम्नलिखित समेकित प्रभारों का प्रस्ताव किया गया है :-

- | | | |
|-------|---|-----------------|
| (i) | प्रत्येक कॉल और 3 लाख टन और सहित तक के लिए | - 8.50 लाख रुपए |
| (ii) | 3 लाख टन से अधिक और 5 लाख टन तक प्रत्येक कॉल के लिए | - 8.00 लाख रुपए |
| (iii) | 5 लाख टन से अधिक और 8 लाख टन तक प्रत्येक कॉल के लिए | - 7.50 लाख रुपए |
| (iv) | 8 लाख टन से अधिक प्रत्येक कॉल के लिए | - 7.00 लाख रुपए |

10.2 वीपीटी ने उन सभी अवधियों के लिए जब बड़े पोत पत्तन पर आरोप्य नहीं होने वाले किसी भी कारण से निष्क्रिय रहते हैं, के लिए प्रतिदिन अथवा उसके भाग के लिए अधिसूचित घाट प्रभारों की सामान्य दर का तीन गुना भी प्रस्तावित किया है ।

10.3 यानान्तरित कार्गो और अन्य पत्तनों (वीपीटी में उत्तराई किए बिना) में ले जाई गई मात्रा पर प्रति टन 6/-रुपए के घाटशुल्क का भी वीपीटी द्वारा प्रस्ताव किया गया है ।

10.4 पत्तन देयताएं, पायलिटिज, बर्थ किराया इत्यादि जैसे सभी प्रभार वीपीटी के दरों के मान में उल्लिखित दरों के अनुसार छोटे पोतों पर लगाए जाने का प्रस्ताव है ।

11 वीपीटी का प्रस्ताव विभिन्न प्रयोक्ताओं/संगठनों को परिचालित किया गया था । प्रयोक्ताओं/संगठनों से प्राप्त टिप्पणियों का सारांश नीचे दिया गया है :-

- (i) उर्ध्वमुखी संशोधन के लिए प्रस्ताव यानान्तरण प्रचालन करने की आवश्यकता और बिना किसी पूँजीगत और अनुरक्षण आय किए बिना बाहरी बंदरगाह में सृजित सुधारों के बेहतर और पूर्ण उपयोग पर विचार किए बिना किया गया था ।
- (ii) वीपीटी ने उपयोग, निष्पादन, उत्पादन आदि के बारे में विभिन्न मुद्दों, भावी प्रवृत्ति और उत्पादन सुधारने के लिए किए जाने वाले उपायों की चर्चा ईंटीए अथवा वीसीसीआई अथवा भारतीय इस्पात प्राधिकरण या विशाखापत्तणम् इस्पात संयंत्र के साथ नहीं की है ।

- (iii) वीपीटी ने पत्तन प्रयोक्ताओं को भी कोई अवसर नहीं दिया है और स्पष्टीकरण मांगने तथा बोर्ड की बैठक में अपना प्रस्ताव प्रस्तुत करके उनके विचार प्राप्त करने के लिए कोई कदम नहीं उठाया है।
- (iv) उपलब्ध तथ्यों से मौजूदा स्तर पर प्रभार लगाना जारी रखने और उपस्कर प्रतिधारित करने के लिए कुछ और रियायत दर्शाने तथा बाहरी बंदरगाह पर प्रहस्तन के लिए अतिरिक्त यातायात आकर्षित करने का अत्यधिक औचित्य है।
- (v) इस सुविधा की योजना (मुख्यत) 'सेल' और 'वीएसपी' के लिए 1 लाख डीडल्यूटी गियरहीन कोयलावाहियों के प्रहस्तन के लिए बनाई गई थी। इस प्रणाली से 'सेल' और 'वीएसपी' दोनों समुद्री मालभाड़ा कम करके काफी राशि बचा सकते हैं और देश काफी विदेशी मुद्रा बचा सकता है।
- (vi) यहां तक कि यद्यपि योजनाबद्ध कोयले की मात्रा को मूर्त रूप नहीं दिया गया (ईटीए और आयातकों के नियंत्रण से बाहर विभिन्न कारकों के कारण), फिर भी ईटीए इस असाध के साथ कि मालभाड़ा लाभ के कारण 1 लाख डीडल्यूटी कोयलावाही तैनात किए जाएंगे, कोई राजस्व अर्जित किए बिना क्रेन और नौकाओं को रखते और अनुरक्षित करते हुए काफी व्यय कर रहा है।
- (vii) फ्लोटिंग क्रेन की उपलब्धता के कारण, बाहरी बंदरगाह पर यानान्तरण के लिए केवल गेहूं और लौह अयस्क के पोत ही नामित किए जाते हैं, जिसका परिणाम कम प्रयुक्त पत्तन सुविधाओं का उपयोग और कोई व्यय किए बिना पत्तन के लिए वर्धित राजस्व हुआ है।
- (viii) इन सुविधाओं के अभाव में गियर सहित पोतों का या तो विपथन अथवा नामनिर्देशन हुआ होता, जिनका प्रहस्तन केवल भीतरी बंदरगाह में किया जा सकता है, जिसके परिणामस्वरूप आयातकों को अतिरिक्त व्यय करना पड़ सकता है।

भारतीय खाद्य निगम (एफसीआई)

एफसीआई ने जल भूतल परिवहन मंत्रालय से महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को अपनी टिप्पणियां भेजने का अनुरोध किया क्योंकि पोतों को विशेषकर पोत पर्यन्त निःशुल्क (एफओबी) शर्तों पर भारत सरकार द्वारा नियत किया जा रहा है।

मैसर्स शरत थर्टी एण्ड कंपनी (वीएसपी) प्राइवेट लिमिटेड

- (i) प्रति मौसम कार्यदिन 10,000 मी० टन का मानदंड संभवतः तत्कालीन उर्वरक मौसम, जिसने भीतरी बंदरगाह के पूर्वी घाट के किनारे पर कब्जा कर लिया था और पश्चिमी घाट के किनारे की अनुप्रयुक्तता के कारण प्राप्त नहीं किया जा सका। उपलब्ध नौकाओं, जिनमें पूरा लदान किए जाने पर स्थायित्व की समस्या था, पर लदान करने पर प्रतिबंध थे।
- (ii) विचारार्थ नमूने का आकार केवल दो पोत होने के कारण, किसी निष्कर्ष पर पहुंचने के पूर्व बड़े नमूना आकार पर विचार किया जा सकता है।

ईटीए (दुष्टी)

- (i) 1,12,000 टन लौह अयस्क के साथ केप आकार का पोत ब्राजील से 'एस्सार' द्वारा नियत किया गया था। कार्गो की सुपुर्दगी (पत्तन में विरामी भडारण के बिना) सीधे एस्सार के स्टॉकियार्ड में करनी थी। इसके कारण ट्रकों को शहर के की भीड़-भाड़ याली सड़कों से होकर आवागमन करना पड़ा, जिससे वस्तुतः कतिपय दिनों को निम्न उत्तराई दरें हुई थीं। पोत को 'एस्सार' द्वारा चार्टर किया गया था और मूल स्वामियों के साथ उनकी भुगतान समस्या के कारण स्वामियों/प्रहस्तनकर्ताओं द्वारा भुगतान के निपटान के लिए बारम्बार पोत उत्तराई प्रयालनों को रोका गया था। इसने इस तथ्य में भी वृद्धि की कि कतिपय दिनों को ईटीए कार्य पूरा नहीं कर सका। तथापि, प्रणाली की उत्तराई करने की दक्षता सामान्य दिनों के 13,000 टन प्रतिदिन से अधिक हो गई थी।
- (ii) उच्च उत्तराई दरें उनके अपने स्व-निपटानकर्ता नौकाओं द्वारा ही सुविधाजनक बनाई गई थी, जिन्होंने अपने कार्गो की उत्तराई भीतरी बंदरगाह में की, जहां से ट्रक टाऊनशिप से गुजरने की आवश्यकता बिना कार्गो उठा और सीधे 'एस्सार' के संयंत्र में जा सकते हैं।

- (iii) यह स्पष्ट है कि यद्यपि उत्तराई करने की दक्षता अनुमानों से अधिक है, समुद्र के किनारे पर उत्तराई और दुलाई प्रणाली को अभी भी सुधारा जाना है। कुछ और समय के बाद इसे तीव्रतर फ्लोटिंग क्रेन की उत्तराई दरों से मुकाबला करना सिद्ध करना चाहिए।
- (iv) लगभग 53,000 टन थोक गेहूं का यहन करने वाले पोत एम०वी० मोन्टोक को सकुलता और 45 दिनों तक के संभायित विलंब के कारण जेएनपीटी से विपथित कर दिया गया था। यद्यपि ईटीए की नौकाएं और परिवहन प्रणाली गेहूं के लिए सज्जित नहीं हैं, फिर भी उन्होंने आयातकों की सहायता करने का प्रयास किया। छोटी नौकाओं का प्रयोग करते हुए कार्गो का जीसीबी में निपटान किया गया था और कार्गो को उनके संबंधित भंडारण गोदामों तक पहुँचने के लिए शहर की सड़कों से होकर गुजरना पड़ा था। भंडारण स्थान की कमी ने भी और विलंब किया और धीमी फ्लोटिंग दर रही। मौसम के विलग्ब और अनियार्य सार्वजनिक अवकाश ने भी स्थिति को गंभीर बना दिया, जिसके परिणामस्वरूप इस पोत को लंबी अवधि तक रुकना पड़ा।
- (v) दोनों मामलों में, अत्यधिक विलम्ब शुल्क द्वारा परिहार्य व्यय से बचा गया था, जबकि वीपीटी को पहली बार ऐसे बड़े पोत का प्रहस्तन करने का अवसर दिया गया था। स्वामी और प्रयोक्ता को पोत वीपीटी को विपथित करने और अत्यधिक व्यय तथा विलंब शुल्क से बचने के लिए केवल वीपीटी में उपलब्ध इस यानान्तरण प्रणाली की उपस्थिति के कारण ही प्रोत्साहित किया गया था।
- (vi) ऐसी किसी नवीन प्रणाली को ठीक होने में कुछ समय लगेगा और लाइटरेन, लाइटर उत्तराई और दुलाई जैसी अन्य सभी संबद्ध सेवाओं को अंततः यानान्तरण प्रणाली की अधिकतम निपटान/प्रहस्तन क्षमता के अनुरूप होना होगा। इसलिए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, किसी संशोधन के बिना इन वर्तमान दरों को लागू करने पर विचार कर सकता है।
- (vii) ईटीए इसी समय ट्रांसचार्ट के लिए नौभरण कर रहा है और ट्रांसचार्ट और पोतस्थामी के साथ सभी नौभरण वर्तमान प्रशुल्क दरों पर आधारित हैं।
- (viii) यह वर्तमान संविदा जब तक ट्रांसचार्ट द्वारा विकल्प का प्रयोग नहीं किया जाता, जुलाई, 2000 तक समाप्त हो जाएगी। ईटीए जून, 2000 से प्रारंभ करके एक वर्ष की अवधि के लिए और नौभरण करने के लिए ट्रांसचार्ट/सेल/वीएसपी से विचार-विमर्श कर रहा है। उनके सभी परिकलन प्रशुल्क की वर्तमान दर पर आधारित है और तत्काल किसी परिवर्तन से प्रचालन की व्यवहार्यता पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ सकता है।
- (ix) वर्तमान दरों को कम से कम छः महीने के लिए बढ़ाया जा सकता है। इस अवधि तक प्रचालन स्थिर हो जाएगा और महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण तथा वीपीटी इस अवधि में किए जाने वाले प्रचालनों के साथ पुनर्मूल्यांकन कर सकता है।

12. इस मामले में एक अन्य संयुक्त सुनवाई दिनांक 3 अप्रैल, 2000 को हुई थी। इस संयुक्त सुनवाई में निम्नलिखित मुद्दे उठाए गए थे :-

विशाखापत्तणम् पत्तन न्यास (वीपीटी)

- (i) हम किसी आर्थिक सहायता (अथवा परस्पर-आर्थिक सहायता) के विरुद्ध हैं। किसी सरकारी न्यास को किसी निजी कंपनी को आर्थिक सहायता क्यों देनी चाहिए?
- (ii) हमारे द्वारा दिए गए कई अभ्यायेदनों के बावजूद, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण ने अभी तक ईटीए के लिए कोई उचित प्रशुल्क नियत नहीं किया है।
- (iii) (क) पृथक दरें नियत नहीं करें। साझा दरें विद्यमान रहने दें और एक वर्णित रियायत प्रस्तावित की जा सकती है। नई प्रणाली एक अन्यथा अकार्यशील पत्तन सुविधा को उत्पादक बना देगी।

- (ख) सरकार हमें 13.5% आरओसीई की अनुमति देती है। वीपीटी को और अधिक आरओसीई अर्जित करने के लिए निजी पार्टियों को आर्थिक सहायता क्यों देनी चाहिए?
- (ग) क्या निजी पार्टियों के आरओसीई पर उच्चतम सीमा नहीं होनी चाहिए? क्या यह आर्थिक सहायता से और नहीं बढ़ेगा? लगाई गई पूँजी का अनुमान लगाने के लिए कोई उपाय होना चाहिए। महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को किसी निजी पार्टी के लिए एक उचित आरओसीई का भी निर्णय करना चाहिए।
- (iv) (क) ईटीए जब बड़े पोतों की सेवा करेगा तब काफी मालभाड़ा विभेदक (5 डॉलर प्र०मी० टन पर अनुमानित) होगा।
- (ख) प्रचालन की गति और अवक्रम (चार्टर) की शर्तें लाइनों/पोतवणिकों को काफी लाभप्रद हैं। अनुमानित लाभ लगभग 8 अमरीकी डॉलर प्र०मी०टन है।
- (ग) इस लाभ का एक भाग अन्य संबंधित एजेंसियों को भी जाना चाहिए।

ईटीए (दुबई)

- (i) यह एक नवीन सुविधा में निजी निवेश है। हमें यातायात भी उत्पन्न करना होगा। इसलिए, हमें जोखिम के लिए भी व्यवस्था करनी होगी।
- (ii) हमने सोचा कि हम 200-240 दिनों के लिए कार्य करेंगे। परंतु, हम प्रतिवर्ष केवल 90 दिनों के लिए कार्य करने योग्य हुए हैं।
- (iii) वीपीटी कहता है कि ईटीए एक एकाधिकार है। परंतु, अन्यों को निवेश के लिए कौन रोकता है?
- (iv) हमारे निष्पादन का महानिदेशक (नौवहन) द्वारा अनुवीक्षण और विनियमन किया जाता है। हमारे 'प्रभार' उनके द्वारा अनुमोदित हैं।
- (v) आयातक अंततः उसका भुगतान करेगा, जिसे हम प्रभारित करेंगे अथवा वीपीटी प्रभारित करेगा। निवेशक के हित पर विचार करना होगा।
- (vi) हमारे लिए ट्रांसचार्ट द्वारा अनुमत्य दरों को देखें। वीपीटी द्वारा बताई गई दरें बिल्कुल गलत हैं।
- (vii) 'सेल' जैसे सरकारी संगठन और 'एस्सार' जैसे बड़े निजी संगठन सुविधा की जांग करते हैं। हम पार्टियों का चयन नहीं करते। उन्होंने व्यवस्था में गुण पाया है।
- (viii) केपसाइज दरों और हैंडीमिक्स दरों के बीच अंतर के बारे में ट्रांसचार्ट से जांच करें। सरकारी एजेंसी उसे प्रमाणित करेगी।
- (ix) हम उस क्रेन को वीपीटी को पट्टे पर देने के इच्छुक हैं। उन्हें हमें प्रचालित करने दें। हम अत्यधिक लाभ अर्जित करने के इच्छुक नहीं हैं।
- (x) हम उच्चतम सीमाबंदी दरों के बारे में सहमत हैं। ट्रांसचार्ट समेकित दर नियत करता है और महानिदेशक (नौवहन) विखंडित शर्तें अनुमोदित करता है।
- (xi) छोटे पोत पर हम दरों के मान के अनुसार प्रत्येक चीज अदा करते हैं। बड़े पोत पर हम 'समेकित प्रभार' चाहते हैं। अगर बड़े पोतों पर पूरा प्रभार लगाया जाता है तो वीपीटी एक ही कार्गो पर दुगुना अर्जित करेगा।

विशाखापत्तणम पत्तन प्रयोक्ता संघ (वीपीयूर)

- (i) प्रस्तावित प्रशुल्क रियायती नहीं है, यह अधिक समेकित है।
- (ii) वीपीटी मूल रूप से इससे बच रहा था। तब उन्होंने समर्थन देना प्रारंभ किया। अब तीन वर्षों के बाद वे विरोध कर रहे हैं। असंगत रूप से बहुत आश्चर्यजनक है।

- (iii) हम पृथक् दरों पर बल नहीं देते । बेहतर निष्पादन के लिए रियायतों सहित साझा दरें हों ।
- (iv) समुद्र में फंसे पोत ईटीए की सुविधा के बिना वीपीटी में नहीं आ सकते थे । यह एक असाधारण उपलब्धि है ।

भारतीय नौवहन निगम (एससीआई)

मालभाड़ा दर वैश्यिक प्रवृत्ति के कारण कम हुई है । इसका श्रेय ईटीए को नहीं दिया जा सकता । पक्षन प्रयोक्ता संघ ने ईटीए की सुविधा के गुणों को बहुत बढ़ा-चढ़ा दिया है ।

राष्ट्रीय इस्पात निगम लिमिटेड (आरआईएनएल)

ईटीए एकाधिकार है । उन्हें आर्थिक सहायता क्यों दी जाए ?

13. संयुक्त सुनवाई में यह सहमति हुई थी कि मई-जून,2000 के लिए वर्णित तीन परीक्षण चालन के परिणाम के लिए प्रतीक्षा करना उपयोगी होगा । यह भी सहमति हुई थी कि ईटीए महानिदेशक (नौवहन) द्वारा आदेश दिए गए दर नियतन से संबंधित दस्तावेज प्रस्तुत करेगा ।

14. चूंकि, कई अनुस्मारकों के बाबजूद ईटीए ने महानिदेशक (नौवहन) द्वारा आदेश दिए गए दर नियतन से संबंधित कोई दस्तावेज प्रस्तुत नहीं किया, इसलिए इस प्राधिकरण ने मामले को सीधे महानिदेशक (नौवहन) के साथ उठाया । महानिदेशक (नौवहन) ने ईटीए (दुबई) के स्वामित्व और मैसर्स वेस्ट एशिया मेरीटाइम लिमिटेड, चेन्नई द्वारा अवक्रीत विदेशी झंडे वाले फ्लोटिंग क्रेन 'डायमंड ऑफ विजाग' के संबंध में उनके अनुमति पत्र की एक प्रति भेजी है । महानिदेशक (नौवहन) ने मालभाड़े की दर 2 अमरीकी डॉलर प्र०मी० टन और यथानुपात विलम्ब शुल्क 2000 अमरीकी डॉलर प्रतिदिन नियत किया है ।

15. ईटीए ने बड़े पोत 'सी वीनस-॥' और 'किटसा', जिन्होंने 15 जून,2000 के पूर्व मान उत्तराई कार्य पूरा कर लिया था, पर निपटान निष्पादन रिपोर्ट प्रस्तुत की है । अपनी रिपोर्ट में ईटीए ने कहा है कि उपरोक्त दो पोतों पर प्रतिदिन प्रभावी निपटान दर 13,000—13,500 मी० टन की सीमा में है । ईटीए में कहा है कि वे तीम्बर नौभरण, जिसे दिनांक 21 जुलाई,2000 को पूरा किया गया था, के लिए रिपोर्ट बना रहे हैं । तथापि, इसने अभी तक तीसरे पोत पर निष्पादन रिपोर्ट प्रस्तुत नहीं की है ।

16. वीपीटी ने ईटीए द्वारा दिए गए निष्पादन व्योरे पर अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत की हैं । अपनी टिप्पणियों में वीपीटी ने निम्नलिखित वर्णन किया है :—

- (i) ईटीए द्वारा दिए गए व्योरों और समय की तुलना वीपीटी के पास रखे व्योरे के साथ की गई थी और यह देखा गया है कि फर्म द्वारा प्रस्तुत समय में भिन्नताएं हैं । 'सी वीनस-॥' और 'किटसा' के संबंध में प्रतिदिन औसत निष्पादन क्रमशः 6813 मी० टन और 6048 मी० टन है ।
- (ii) प्रति मौसम कार्यदिन 10,000 मी० टन का मानदंड सभी पोतों के लिए नियत किया गया था, जो बड़े पोत से छोटे पोतों तक फ्लोटिंग क्रेन से शुष्क थोक कार्गो के यानान्तरण के लिए वीपीटी में आए हैं । इन पोतों ने यात्रा पर निर्भर करते हुए 10—12 दिन प्रति पोत के मानदंड के एवज में यानान्तरण प्रचालन पूरा करने में 20 से अधिक दिनों का समय लिया है और इसके कारण उपरोक्त पोत अनुमानित दिनों की अपेक्षा अधिक दिनों तक रुके रहे, जिससे चक्र लगाने का समय खराब रहा ।
- (iii) वीपीटी की तरफ से फ्लोटिंग क्रेनों के अंतरण, पोत के अंतरण आदि जैसे विलम्ब बिल्कुल ही विलम्ब नहीं है, परंतु वीपीटी की सहायता शामिल नहीं रखने वाले हैच से हैच को अंतरण वाली प्रचालनात्मक अपेक्षाएं और प्रतिदिन 10,000 मी० टन का मानदंड इन सभी पहलुओं, जो शुष्क थोक कार्गो के यानान्तरण का ऐसा प्रचालन

करते समय अपारहार्य है, का विधिवत ध्यान रखते हुए नियत किया गया था। अधिकाश विलम्ब नौकाओं के स्थापन, हैच से हैच तक फ्लोटिंग क्रेनों का आतरिक अतरण, पोकलेनर्स आदि का स्थापन, के कारण हुआ, जो वीपीटी पर आरोप्य नहीं है।

- (iv) ईटीए प्रचालन के लिए केवल स्थिर नौकाए ही प्रदान कर सका और इन स्थिर नौकाओं को केवल दिन के प्रकाश के दौरान सचलित किया जा सकता है, जिससे प्रचालन में नमनीयता समाप्त होती है।
- (v) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा नियत समेकित प्रशुल्क से पत्तन न्यास को कम राजस्व प्राप्त हो रहा है और वीपीटी ने काफी राजस्व अर्जित किया होता अगर सामान्य प्रशुल्क प्रभागित किया जाता। तथापि, सभी पहलुओं को देखते हुए वीपीटी ने फ्लोटिंग क्रेन का न्यूनतम प्रयोग करके प्रशुल्क बढ़ाने का प्रस्ताव किया है, जिसके प्राधिकरण को प्रस्ताव पहले भेजा जा चुका था जिसे अनुमोदित और अधिसूचित किया जाए।

17 दिनांक 3 अप्रैल, 2000 को हुई संयुक्त सुनवाई के बाद इस प्राधिकरण द्वारा यह विचार किया गया था कि क्या ईटीए द्वारा किया जा रहा प्रचालन एमपीटी अधिनियम की धारा 42 (iii) के अधीन आता है और कि क्या टर्मिनल प्रहस्तन प्रभारों के लिए एमवीपीटी द्वारा प्रस्तावित भॉडल पर इस प्रयोजन के लिए उचित प्रभार नियत किया जा सकता है या नहीं। वीपीटी से यह जाच करने का अनुरोध किया गया था कि क्या ईटीए द्वारा किए जा रहे प्रचालन को अधिनियम के इस उपबंध के अधीन शामिल किया गया था और उनके द्वारा उसके ग्राहकों से प्रभारित की जाने वाली दरों को इस प्रकार विनियमित किया जा सकता है या नहीं। वीपीटी से इस प्रयोजन के लिए उचित दरों का सुझाव देने का भी अनुरोध किया गया था। हमने कई अनुस्मारकों के बावजूद इस सबध में वीपीटी से कोई प्रत्युत्तर प्राप्त नहीं हुआ है।

18 इस मामले में एक अन्य संयुक्त सुनवाई वीपीटी में दिनांक 8 दिसम्बर, 2000 को आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में निम्नलिखित मुद्दे उठाए गए थे—

विशाखापत्तणम पत्तन न्यास

- (i) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण ने 'शुष्क थोक' प्रचालन के लिए 'द्रव थोक' की दरे लागू की है, जो अतुलनीय हैं।
- (ii) प्रणाली ने 10,000 मी० टन प्रतिदिन की माल उत्तराई की दर का अनुमान लगाया परतु केवल 6,000 मी० टन प्रतिदिन प्राप्त किया गया है। यह दर बहुत कम है।
- (iii) ईटीए एकाधिकार है। किसी को भी उन दरों, जो वे अपने ग्राहकों से प्रभारित करते हैं, को विनियमित करना चाहिए।

ईटीए (दुबई)

- (i) हम पिछले समय से सुधरे हैं। औसत 7500 टन तक और तत्पश्चात 8500 टन तक हो गया है। हम एक बार 11,000 टन के शीर्ष तक पहुंच गए।
- (ii) हम अन्य बिंदुओं पर अपना लिखित अनुरोध 15 दिसम्बर, 2000 तक देंगे।

19 ईटीए (दुबई) ने यह कहा है कि उसने बड़े पोतों पर समेकित प्रभार की समीक्षा करने का वीपीटी का प्रस्ताव (प्रस्ताव की एक प्रति ईटीए को 7 फरवरी, 2000 को भेजी गई थी) प्राप्त नहीं किया है। ईटीए (दुबई) ने आगे कहा है कि प्रहस्तन किए गए जहाजों की सख्त्या इस तथ्य के कारण कम है कि सरकारी क्षेत्र के उपक्रम परिवर्तन करने में धीमे हैं।

20 वीपीटी ने कच्चे तेल, कोकिंग कोयले और गेहू के मामले में बड़े पोत पर समेकित प्रभारों और अधिसूचित दरों के बीच अतर दर्शाते हुए अपने दरों के मान से सामान्य संशोधन के साथ एक विवरण प्रस्तुत किया है। पत्तन ने कोकिंग कोयला और गेहू का बहन करने वाले कतिपय विशिष्ट बड़े पोतों पर अधिसूचित पृथक दरों पर प्रभारों का हिसाब निकालते हुए स्पष्ट किया है कि प्रस्तावित समेकित दर प्रशुल्क में 50% से अधिक की रियायत है।

21. इस मामले पर कार्यवाही के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में और संयुक्त सुनवाई में दिए गए तर्कों को ध्यान में रखते हुए निम्नलिखित स्थिति उभरती है :-

- (i) यह मामला शुष्क थोक कार्गो के यानान्तरण के मामले में बड़े पोतों पर समेकित प्रभार लगाने के लिए वीपीटी से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है ।
- (ii) ईटीए (दुबई) के फ्लोटिंग क्रेन का प्रमुख संदर्भ ईटीए के उत्प्लावक क्रेन के इस प्रस्ताव से संबंध इस तथ्य के कारण मौजूद है कि ईटीए (दुबई) ने अपना फ्लोटिंग क्रेन लागू करने के समय शुष्क थोक कार्गो के यानान्तरण में समेकित प्रभार लगाने की संकल्पना उठाई थी ।

प्रसंगवश, ईटीए के फ्लोटिंग क्रेन से संबंधित एक पृथक रूप से पंजीकृत मामला है । उस मामले में इस प्राप्त आकरण द्वारा दिनांक 22 अगस्त, 1997 को आदेश पारित करने के बाद उसे शुष्क थोक कार्गो के यानान्तरण के लिए समेकित प्रभार की संकल्पना कार्यान्वित करने में संगत अनुभव एकत्र करने के बाद उपयुक्त समय पर आदेश की समीक्षा के लिए पुनः लागू करने के लिए निलम्बित अवस्था में रखा गया है । चूंकि, शामिल मुद्दे बिल्कुल वही हैं, इसलिए इस मामले में इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश (किया जाने वाला) ईटीए (दुबई) से संबंधित मामले का भी नियंत्रण करेगा ।

ईटीए (दुबई) के मामले में, इस प्राधिकरण ने विशेष रूप से इंगित किया था कि दिनांक 22 अगस्त, 1997 के आदेश की निर्धारित व्यवस्था के प्रचालन में प्राप्त किए जाने वाले अनुभव के संदर्भ में समीक्षा की जाएगी । यद्यपि ऐसी प्रचालनों में काफी व्यावहारिक अनुभव प्राप्त नहीं हुए हैं, इसलिए ईटीए के फ्लोटिंग क्रेन की तैनाती ने निश्चित रूप से नई किस्म के कार्यकलाप को बढ़ावा दिया है और कम से कम तीन अथवा चार बड़े पोतों के संबंध में इस व्यवस्था को कार्य में लाने का अनुभव विचारार्थ उपलब्ध है । इसके अतिरिक्त, वीपीटी, जो प्रारंभ में पूरे प्रकरण में अप्रत्युत्तरदायी था, ने बाद में मामले में दिलचस्पी लेना शुरू किया; और वास्तव में एक नई प्रशुल्क व्यवस्था का विशेष प्रस्ताव प्रस्तुत किया । इस पृष्ठभूमि में देखने पर इस आदेश को पहले निर्धारित अंतरिम/तदर्थ व्यवस्था की समीक्षा के रूप में देखा जा सकता है ।

- (iii) जब इस विषय पर प्रारंभ में ईटीए के आवेदन के परिप्रेक्ष्य में चर्चा की गई थी, तब वीपीटी ने इस प्राधिकरण के पत्रों का प्रत्युत्तर ही नहीं दिया । इस परिस्थिति में, ईटीए के प्रस्ताव पर विचार करने और उसका आंकलन करने के लिए वीपीटी से किसी भी सूचना के अभाव में, यह प्राधिकरण द्वय थोक कार्गो के प्रहस्तन से संबंधित प्रशुल्क व्यवस्था को लागू करने के लिए बाध्य हुआ था । यह केवल एक तदर्थ/अंतरिम व्यवस्था थी । फिर भी, यह इस प्राधिकरण के दृष्टिकोण से उपयुक्त व्यवस्था नहीं थी । इसलिए, यह अद्यता है कि वीपीटी अब दिलचस्पी रखने वाली पार्टी के रूप में कार्यवाहियों में शामिल हुआ है और वास्तव में शुष्क थोक कार्गो के यानान्तरण के मामले को नियंत्रित करने के लिए एक विशिष्ट प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत किया है ।
- (iv) यह प्राधिकरण इस कारण से कि ईटीए ने एक ऐसी नवीन व्यवस्था लागू की, जिससे पत्तन की कार्गो प्रहस्तन क्षमता की वृद्धि होती, ईटीए के फ्लोटिंग क्रेन मामले को समर्थन देने के लिए अगस्त, 1997 में अपनी सीमा से बाहर चला गया था । परंतु, यह मानना होगा कि ऐसी सुविधाओं के प्रचालकों को एक नवीन सुविधा लागू करने के नाम में पत्तन की सुविधाओं पर काम चलाने की स्वतंत्रता नहीं दी जानी चाहिए ।

इस परिप्रेक्ष्य में, निम्नलिखित मुद्दे विशिष्ट उल्लेख के लिए चुने जाने योग्य हैं :-

- (क) किसी नवीन प्रणाली का कार्यकरण क्षमता के विचाराधीन भी होना चाहिए । दूसरे शब्दों में, निष्पादन स्तर को प्रशुल्क का नियंत्रण करने वाली शर्तों के रूप में निर्धारित किया जाना होगा ।

यह उल्लेखनीय है कि वीपीटी ने 10,000 मी० टन प्रतिदिन का निष्पादन स्तर प्रस्तावित किया है । यह स्तर प्राप्त किया जा सकता है या नहीं, यह इस तथ्य से स्थापित होता है कि ईटीए (दुबई) स्वयं 13,000 मी० टन प्रति दिन के निष्पादन स्तर तक पहुँचा था । परंतु, मुख्य बात यह है कि

ऐसी सुविधा को मानदंड के अनुसार निष्पादन का सतत स्तर प्राप्त करना चाहिए न कि कभी-कभी निर्धारित स्तर पर अथवा उससे अधिक का शीर्ष निष्पादन ही प्राप्त करना चाहिए ।

इस मद को ईटीए (दुबई) का अच्छा निष्पादन किया हुआ नहीं कहा जा सकता । उनका सतत निष्पादन 10,000 मी० टन के स्तर से काफी कम रहा है ।

(ख) नवीन सुविधा दी गई रियायत और प्रदान की गई विशेष पहुंच के प्रयोग के लिए संभावना रखते हुए एकाधिकार व्यवस्था के रूप में नहीं होगी ।

इस परिप्रेक्ष्य में यह मानना संगत है कि न तो इस प्राधिकरण ने विशेष रूप से ईटीए (दुबई) के लिए तदर्थ/अंतरिम व्यवस्था का आदेश दिया और न ही वीपीटी ने किसी विशेष प्रयोक्ता के लिए विशेष रूप से रियायती प्रशुल्क पैकेज का प्रस्ताव किया । जैसा ऊपर पैराग्राफ 7.2 के बिंदु सं० (i) में कहा गया है कि इस मुददे को इस प्राधिकरण के दिनांक 18 जुलाई, 1999 के वीपीटी को संबोधित पत्र में स्पष्ट कर दिया गया था । इस प्राधिकरण ने निम्नानुसार वर्णय किया था :—

“अनुमोदन की गई एक नवीन प्रणाली थी न कि किसी विशेष प्रचालक के लिए विशेष सुविधा । दूसरे शब्दों में, स्वयं पत्तन अथवा उसके द्वारा अनुमोदित कोई अन्य प्रचालक अनुमोदित व्यवस्था का लाभ ले सकता है ।”

(ग) वीपीटी का आशय उचित है कि चूंकि यह एक विशेष सुविधा और रियायती व्यवस्था है; किसी को भी उन दरों, जिसे संबंधित प्रचालक अपने ग्राहकों से प्रभारित करते हैं, को विनियमित करना चाहिए ताकि वे दोहरा लाभ प्राप्त करने के लिए ही व्यवस्था का दुरुपयोग नहीं कर पाएं ।

इस मामले में ईटीए के प्रभार महानिदेशक (नौवहन) द्वारा विनियमित किए गए हैं । प्राधिकरण के लिए ऐसे सभी प्रचालकों से उनकी दरों को महानिदेशक (नौवहन) द्वारा विनियमित कराने की अपेक्षा करना उचित होगा । विकल्पः प्राधिकरण के लिए स्वयं एमपीटी अधिनियम की धारा 42 के उपबंधों के अनुसार विनियमित करना संभव होना चाहिए ।

यहां यह उल्लेख करना होगा कि ईटीए (दुबई) का आचरण इस परिप्रेक्ष्य में प्रत्युत्तरदायी अथवा उत्तरदायी नहीं रहा है । दो संयुक्त सुनवाई में किए जाने वाले विशिष्ट जनुरोधों और इस प्राधिकरण के कार्यालय से कई लिखित और दूरभाष पर अनुस्मारक देने पर भी महानिदेशक (नौवहन) द्वारा उनके प्रभारों के विनियमन के बारे में कोई सूचना प्रस्तुत नहीं की गई । अंततः इस प्राधिकरण के कार्यालय को सीधे महानिदेशक (नौवहन) से सूचना एकत्र करनी पड़ी ।

(घ) नवीन प्रणाली को मुक्त नहीं छोड़ा जा सकता, जिससे स्थितियों के प्रयोग की संभावना हो सकती है, जिसके परिणामस्वरूप पत्तन को राजस्व की काफी हानि होगी । इस प्राधिकरण के दिनांक 19, जुलाई, 1999 के पत्र में वीपीटी को दिए गए स्पष्टीकरण को प्राधिकरण द्वारा संदर्भगत प्रशुल्क को लागू करने के लिए ऐसे मामले में निर्धारित की जाने वाली शर्तों के रूप में माना गया है ।

वस्तुतः से यह मामला अक्टूबर, 1998 से लंबित पड़ा हुआ है, जब थीएटी का (पहला) प्रस्ताव प्राप्त हुआ था । इसी प्रकार, ईटीए (दुबई) के मामले में पारित आदेश की समीक्षा भी प्राप्त किए जाने वाले अनुभव के संदर्भ में उपयुक्त परिवर्तन लागू करने के लिए लंबे समय से लंबित है । परंतु, इस प्राधिकरण को इन मामलों में किसी विलंब के लिए बिल्कुल दोष नहीं दिया जा सकता ।

यूंकि, ईटीए (दुबई) मामले में आदेश दी गई नई व्यवस्था को वास्तव में प्रथालन में नहीं लाया गया, इसलिए कोई अनुभव प्राप्त नहीं किया गया और इसामेए समीक्षा के लिए कोई आधार नहीं था । संयुक्त सुनवाई में सभी संबंधितों द्वारा विशेष रूप से यक्ष सहमति दी गई थी कि जब तक तीन परीक्षण आलन नहीं हो जाते, तब तक मामले को स्थगित रखा जाना चाहिए ।

वीपीटी के अक्तूबर, 1998 में दिए गए प्रस्ताव को भी उसके द्वारा जनवरी, 2000 में सुधारा गया था, जिससे नई सवीक्षा करनी पड़ी। जैसा पहले वर्णन किया गया है, यह प्रस्ताव ईटीए (दुबई) मामले से जुड़ गया और उसका मूल्यांकन उसके अधीन 3-4 परीक्षण चालन से प्राप्त होने वाले परिणामों के सदर्भ में किया जाना था। ऐसा होते हुए वीपीटी के लिए यह मुददा उठाना व्यर्थ होगा कि इस प्राधिकरण ने इस (और ईटीए दुबई में) मामले में उचित प्रशुल्क नियत करने में बहुत लबा समय लिया है। प्रसगवश, इन मामलों का निर्णय करने में लिए गए समय का कोई महत्वपूर्ण वित्तीय प्रभाव नहीं हुआ, क्योंकि जैसा कहा जा चुका है, शुष्क थोक कार्गो का यानान्तरण प्रचालन करने वाले केवल तीन पोत (अगस्त, 1997) ही रहे हैं।

(vi) अगस्त, 1997 में इस प्राधिकरण द्वारा आदेश दिए गए तदर्थ/अतरिम व्यवस्था, कहीं से भी (वीपीटी सहित) किसी जानकारी के अभाव में यह प्राधिकरण ईटीए (दुबई) के सुशाव को स्वीकार करने के लिए बाध्य हुआ कि द्रव थोक कार्गो के लिए निर्धारित मॉडल अपनाया जा सकता है। परंतु, यह एक अच्छी व्यवस्था नहीं थी, क्योंकि 'द्रव थोक' और 'शुष्क थोक' प्रचालनों के लिए प्रशुल्क दरे तुलनीय नहीं हैं। तथापि, यह स्थिति मौजूद नहीं रहती जब एक बार वीपीटी के प्रस्ताव पर निर्णय लिया जाता, जो ईटीए (दुबई) के मामले सहित शुष्क थोक' (यानान्तरण) प्रचालन के सभी मामलों पर लागू होगा। दूसरे शब्दों में ईटीए (दुबई) के आवेदन के परिप्रेक्ष्य में विशेष रूप से आदेश दी गई प्रशुल्क व्यवस्था का इस मामले में आदेश दी गई साझा व्यवस्था द्वारा अतिक्रमण कर दिया गया है। अत्यधिक सावधानी से इस सबध में एक पृथक आदेश भी ईटीए (दुबई) के मामले में पारित किया गया है।

(vii) विशाखापत्तणम चैम्बर ऑफ कॉर्मर्स एण्ड इडस्ट्री ने शिकायत की है कि न तो न्यासी मडल को विश्वास में लिया गया और न ही व्यापार जगत/प्रयोक्ताओं से परामर्श किया गया। जैसा पहले इग्निट किया जा चुका है, इस मामले पर कार्यवाही करने के भाग के रूप में पत्राचार के माध्यम से विस्तृत परामर्शी प्रक्रिया के अतिरिक्त तीन संयुक्त सुनवाई हो चुकी हैं। इसलिए, परामर्श लेने की कमी के बारे में शिकायत मामले के इस चरण पर किसी वास्तविक महत्व की नहीं हो सकती।

जहां तक न्यासी बोर्ड को विश्वास में लेने का सबध है कानून पत्तन न्यास प्राधिकारियों से प्रशुल्क सबधी मामले पर अपने न्यासी बोर्ड के पास जाने की अपेक्षा नहीं करता। वे प्राधिकरण से सीधे संपर्क करने के लिए स्वतंत्र हैं। ऐसा होते हुए, वीपीटी को किसी गलत कार्य का दोषी नहीं ठहराया जा सकता। इस प्राधिकरण की यह वर्णित स्थिति है कि यद्यपि कानून प्रशुल्क प्रस्तावों की न्यासी बाड के माध्यम से भेजने की अपेक्षा नहीं करता, फिर भी इसे खुशी होगी, यदि प्रशुल्क प्रस्ताव वास्तव में पत्तन न्यास द्वारा या तो बोर्ड के अनुमोदन अथवा (कम से कम) उनकी टिप्पणियों के साथ भेजा जाए। फिर भी, यह मानना होगा कि इस प्राधिकरण के पास इस सबध में पत्तन न्यासों को कोई निर्देश देने का प्राधिकार नहीं होता।

(viii) वीपीटी और विशाखापत्तणम पत्तन, प्रयोक्ता सघ दोनों ने पृथक प्रचालकों के लिए पृथक दरे नियत करने की बजाय बेहतर कार्यनिष्ठादान के लिए रियायत के साथ 'साझा दरे' निर्धारित करने की जोरदार वकालत की है। इस मुददे पर ऊपर पैराग्राफ (iv) ख में ध्यान दिया जा चुका। इस प्राधिकरण द्वारा यह बिल्कुल स्पष्ट कर दिया गया है कि जो अनुमोदित किया गया था यह एक नवीन प्रणाली थी और किसी विशेष प्रचालक के लिए खास सुविधा नहीं। महत्वपूर्ण रूप से इस स्थिति को मूल आदेश (22 अगस्त, 1997 का) में ही स्पष्ट कर दिया गया था। इस मामले में जब एक बार निर्णय ले लिया जाता है और प्रशुल्क अधिसूचित कर दिया जाता है तब ईटीए (दुबई) के मामले में आदेश दी गई तदर्थ/अतरिम व्यवस्था के अतिक्रमण में 'साझा दर' लागू होगी।

बेहतर निष्ठादान के लिए रियायत के सबध में वीपीटी के प्रस्ताव में न केवल 10,000 भी 10 टन प्रति मौसम कार्यदिन का निष्ठादान स्तर बल्कि मात्रात्मक छूट शामिल करने के लिए घटने-बढ़ने वाली दरों का मान भी सम्मिलित है। प्रस्ताव के ये दो पहलू प्रशस्ता करने और अनुमोदित करने योग्य हैं।

- (ix) भारतीय नौवहन निगम ने यह देखा है कि वीपीयूए ने ईटीए सुविधा के गुण को अत्यधिक बढ़ा-बढ़ा कर बताया है। यह अवलोकन स्पष्ट रूप से केप साइज पोतों के प्रयोग के परिप्रेक्ष्य में किया गया है।

इस परिप्रेक्ष्य में यह उल्लेख करना संगत है कि प्राधिकरण का आदेश अर्हक मानदंड के रूप में पोत के आकार अथवा अन्य विशेषताएं निर्दिष्ट नहीं करता। इस बात पर प्रतिबंध नहीं है कि आदेश केवल गियरहीन पोतों अथवा केपसाइज के पोतों पर ही लागू होगा। दूसरे शब्दों में, आदेश दी गई व्यवस्था यानान्तरण के सभी मामलों में प्रयोग के लिए उपलब्ध होगी।

इस व्यवस्था में अधिक संगतता की बात यह तथ्य भानना है कि नई प्रणाली एक अन्यथा अकार्यशील पत्तन सुविधा को उत्पादक बना देगी।

- (x) अपने खराब निष्पादन के बचाव में ईटीए (दुबई) ने वीपीटी से संबंधित कारक (अर्थात् किनारे पर निपटान और दुलाई प्रणाली की अपर्याप्तता) और 'एस्सार' (अर्थात् उनकी अपनी आंतरिक भुगतान समस्याएं) आदि दर्शाया है। इस परिप्रेक्ष्य में यह मानना चाहिए कि निष्पादन स्तर की प्राप्ति के लिए उत्तरदायित्व का होना सदैव संबंधित प्रचालक पर होगा। इसलिए, ईटीए (दुबई) को निष्पादन मानदंड प्राप्त करने में अपनी विफलता के लिए उत्तरदायित्व दूसरे को देने की अनुमति नहीं दी जा सकती। यह उल्लेखनीय है कि वीपीटी ने पत्तन स्तर पर अपर्याप्तता से संबंधित अपने आशय का काफी खण्डन किया है।

- (xi) (क) वीपीटी का प्रस्ताव यातायात की मात्रा के पहले ब्लॉक के लिए 3.5 लाख रुपए से 8.5 लाख रुपए तक समेकित प्रभार जुटाने की मांग करता है। जैसा ऊपर पैराग्राफ 20.1 में इंगित किया गया है, वीपीटी ने दावा किया है कि यह (प्रस्तावित) समेकित दर यातायात में 50% से अधिक रियायत है।

वीपीटी के इस दावे को उचित ठहराया जा सकता है, अगर हम केवल बड़े पोत से संबंधित प्रभारों को ही हिसाब में लेते हैं। वास्तव में ऐसे मामले में रियायत को 90% से अधिक तक देखा जा सकता है। परंतु, इस परिप्रेक्ष्य में यह मानना होगा कि वीपीटी ने 'छोटे पोतों' से अतिरिक्त राजस्व संग्रहित किया है। जैसा वीपीटी द्वारा अब प्रस्तुत व्योरों से देखा जा सकता है, छोटे पोतों से आय काफी हुई है। फिर भी, संपूर्ण रियायत कहीं से भी 25% से 40% होती है, जिसे नगण्य नहीं कहा जा सकता। इसलिए, प्रस्तावित दरें और सुझाव दिए गए घटने-बढ़ने वाले मान स्वीकार किए जा सकते हैं।

- (ख) वीपीटी ने किसी भी कारण से बड़े पोत के निष्क्रिय रहने पर सभी अवधियों के लिए प्रतिदिन अथवा उसके भाग के लिए अधिसूचित घाट प्रभारों की सामान्य दर के तिगुने का प्रस्ताव भी किया है। यह प्रस्ताव भी क्षमता के परिदृश्य से स्वीकार करने योग्य है। परंतु, यह प्राधिकरण दो संशोधनों का आदेश देने का निर्णय करता है – क्योंकि घाट किराए की इकाई को आठ घंटे में परिवर्तित कर दिया गया है, प्रविष्टि को “.....प्रतिदिन अथवा उसके भाग” की बजाय “....प्रति आठ घंटे अथवा उसके भाग” के रूप में पढ़ा जाए और इस प्राधिकरण की वर्णित स्थिति के अनुरूप किसी भी प्रयोक्ता से उसपर आरोप्य किसी भी विलम्ब के लिए भुगतान करने की अपेक्षा नहीं होगी, प्रविष्टि को “...सभी अवधियों के लिए जब बड़े पोत किसी कारण से निष्क्रिय रहते हैं” की बजाय ‘‘सभी अवधियों के लिए जब बड़े पोत प्रयोक्ता पर आरोप्य कारणों से निष्क्रिय रहते हैं’’, पढ़ा जाए।

- (ग) ‘‘वीपीटी में उतारे न गए’’ अन्य पत्तनों को ले जाए गए यानान्तरित कार्गों की मात्रा पर प्रतिटन 6/-रुपए के घाटशुल्क का भी प्रस्ताव किया गया है। इसे भी अनुमोदित किया जाता है।

- (घ) वीपीटी ने अनुरोध किया है कि पत्तन बकाए, पायलिटेज और घाट किराए जैसे सभी प्रभार दरों के मान में निर्धारित दरों पर छोटे पोत पर लगाए जाएंगे। यह एक उचित अनुरोध है। वास्तव में यह हर जगह मौजूदा पद्धति है। इसे शर्त के रूप में निर्धारित किया जाता है।

(xii) एक बात यह हो सकती है कि इन दरों के परिकलन का आधार नहीं दर्शाया गया है। इस परिप्रेक्ष्य में यह मानना होगा कि ईटीए (दुबई) और मैसर्स शरत चटर्जी एण्ड कंपनी, जिनकी इस मामले में विशेष दिलचस्पी होगी, सहित किसी भी प्रयोक्ता के पास इसके बारे में करने के लिए कुछ नहीं था। इसके एवज में, वीपीटी यह दर्शाने के लिए ब्योरे प्रस्तुत करने योग्य रहा है कि रियायत सम्बलित करते हुए यह समेकित प्रभार 25% से 40% तक की काफी बचत की व्यवस्था करता है।

22.1 परिणामतः और ऊपर दिए गए कारणों और समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर प्राधिकरण नीचे दिए गए ब्योरे के अनुसार वीपीटी का प्रस्ताव अनुमोदित करता है —

- (i) समेकित प्रभार बड़े (मदर) जलयान की प्रत्येक यात्रा पर वसूल किए जाएंगे, बशर्ते कि जलयान 10,000 टन बर्थ दिवस निकासी दे
 - (क) 3 लाख टन तक और सहित — 8 50 लाख रुपए
 - (ख) 3 लाख टन से अधिक और 5 लाख टन तक और सहित — 8 00 लाख रुपए
 - (ग) 5 लाख टन से अधिक और 8 लाख टन तक और सहित — 7 50 लाख रुपए
 - (घ) 8 लाख टन से अधिक — 7 00 लाख रुपए
- (ii) प्रयोक्ता के कारण बड़े (मदर) जलयान के बेकार रहने पर सभी अधिकारी के लिए प्रति आठ घण्टे अथवा उसके किसी भाग के लिए अधिसूचित बर्थ किराया प्रभारों की सामान्य दर का तीन गुना वसूल किया जाएगा।
- (iii) यानान्तरति कार्गो की मात्रा और अन्य पत्तनों पर ले जाने (वीपीटी पर उतारे बिना) पर 6/-—रुपए प्रति टन का घाटशुल्क वसूल किया जाएगा।
- (iv) छोटे (डॉटर) जलयानों पर पत्तन देयताएं, पायलिटिज प्रभार, बर्थ किराया आदि सभी प्रभार दरों के मान के अनुसार वसूल किए जाएंगे।

22.2 समेकित प्रभार में पोत—सबद्ध और कार्गो—सबद्ध दोनों प्रभार शामिल हैं। कार्गो—सबद्ध प्रभारों पर लागू प्रणाली का अनुसरण करने पर ये दरे उनकी भारत के राजपत्र में अधिसूचना के बाद तत्काल प्रभावी होने के लिए निर्धारित की गई हैं।

23. इस मामले में इस प्रकार अनुमोदित दरों को वीपीटी के दरों के मान जिस पर इस प्राधिकरण द्वारा आज अलग से विचार किया गया, के सामान्य संशोधन से सबधित मामले में सभी परिकलनात्मक प्रयोजनों के लिए अपनाने की अनुमति दी जाती है।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/IV/143/2001/असा.]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

New Delhi, the 8th June, 2001

No. TAMP/4/98-VPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal of the Visakhapatnam Port Trust to fix the consolidated charges and conditions for transhipment of dry bulk cargo, as in the Order appended hereto

SCHEDULE
Tariff Authority for Major Ports
Case No. TAMP/4/98-VPT

The Visakhapatnam Port Trust (VPT)

Applicant

ORDER
(Passed on this 16th day of May 2001)

This case relates to a proposal submitted by the Visakhapatnam Port Trust (VPT) for fixation of consolidated charges and conditions for transhipment of dry bulk cargo and modification of the Order of this Authority passed on 22 August 97 prescribing a consolidated tariff for lightening operations carried out at the Visakhapatnam Port Trust (VPT) by a floating crane operated by the Emirates Trading Agency of Dubai [ETA (Dubai)].

2. This Authority had fixed a consolidated charge of Rs.3.50 lakhs per transhipment operation including port dues, pilotage fee, berth hire charges, night and holidays charges, etc. In the absence of any inputs from the VPT, this was done with reference to the consolidated charge available for liquid bulk cargo. This Authority observed that this was a case of introduction of a new facility and involved an innovative approach to handling of cargoes, and hence it was not possible at that stage to anticipate all the implications attendant to this new arrangement. This Authority, therefore, decided to review the position after six months to order appropriate changes that might be found necessary in the light of the experience gained.

3. In response to the Order dated 22 August 97, the VPT requested this Authority that the above Order fixing the consolidated charges for the operation on the representation of the ETA (Dubai) might be kept in abeyance for a period of three months. The VPT also informed that the issues relating to fixation of consolidated charges were under active consideration and a proposal in this regard would be submitted to the Authority shortly. The VPT was reluctant to implement the Order of this Authority dated 22 August 97. On the advise of the (then) Ministry of Surface Transport (MOST), however, the VPT decided to comply with the Order; but, did not immediately send any revised proposal regarding the rates to be applied.

4. The ETA (Dubai), in the meanwhile, requested for further validation of the Order. The request of the ETA was considered by the Authority to decide that, under the law, any Order notified by this Authority would remain in force till it was altered. The reference in the Order of this Authority to a review after six months was only an expression of a wish to introduce appropriate changes with reference to experience gained. Since the new arrangement had not really been put into operation, no experience had been gained so far. This Authority, therefore, decided that there was no basis for a review; and, the original Order would continue to remain valid. The decision of this Authority was accordingly intimated to the ETA (Dubai) and the VPT.

5.1. As assured, the VPT submitted a proposal for fixation of transhipment charges for dry bulk cargo and consolidated charges and conditions for transhipment operations. The proposal contained consolidated charges of Rs.3.50 lakhs upto and inclusive of 3 lakh tonnes which were the same as approved by this Authority in its Order dated 22 August 97. The VPT also proposed to introduce a condition that the vessel should give 10,000 tonnes per berth day out put on weather working days. The VPT also proposed to give volume discounts and introduce certain other conditionalities to motivate better performance.

5.2. The proposal of the VPT was circulated to various users / representative body of port users for comments.

6. In the meanwhile, the VPT, vide its fax dated 6 March 99, sought certain clarifications on the following items:

- (i). The Authority has mentioned about Mother Vessel and Daughter vessel in its Order dated 22 August 1997. Does this order apply only to gearless cape size or other vessels of any size depending only on the floating crane for discharge of the cargo?
- (ii). If the Ship Owner nominates a vessel of any size and having discharging gear on board, shall this Order in question be applicable? Or, the deployment of the floating crane is mandatory for transhipment of dry bulk cargoes.
- (iii). The Authority has fixed consolidated charge on cargo carried by Daughter vessels to other Ports, on the application of the ETA. As the enquiries are being received from several users, it is necessary to know whether the above charges are applicable uniformly to all other users other than the ETA.
- (iv). It is a well established practice in all the ports in India and abroad when the regular discharge berth is not available or berth could not be used due to draft or length or both restrictions, the cargoes are discharged into the barges at moorings or other berths where discharge on the berth is not possible for the operational reasons. This is being termed as "over side discharge". This operation is being conducted by using either the ships equipment or floating crane of the port or both. In this case, all notified charges as per the Scale of Rates are being levied on the vessel as well as on the cargo. Several Ship owners / Agents are interpreting that over side discharge is similar to transhipment operations that is being carried out in terms of Authority's order. They are also seeking similar dispensation for over side discharge on account of port charges and are insisting on collection of charges as fixed by the Authority for over side discharges. Incidentally, the over side discharge operation are carried out, not on regular basis. However, this is an established practice in all other ports and in particular at VPT. In the case of former, the charges are being collected as per notified rates and in case of later i.e. transhipment of dry bulk cargo, consolidated charges are being levied. This can be termed as discriminatory by the other ship owners.
- (v). The Authority's Order is silent about size of the Daughter vessel. It is also not clear whether the Daughter vessel must necessarily be self propelled. Specific clarification is required whether the Daughter vessel can be a ship or a self propelled barge or a dumb barge of any size.
- (vi). Is it mandatory for all users performing transhipment operations to use floating crane irrespective of the fact that the Mother Vessel of any size is gearless or with gear?
- (vii). Should there not be a rate fixed for utilisation of floating crane and barges, to enable other users to use this facility? Such fixation of rate would facilitate other users to plan the viability to their operations. Once such rate is fixed can the port levy a reasonable royalty on per tonne basis?

7.1. It was observed that the issues on which clarifications were sought by the VPT would have substantial financial implications. It was, therefore, decided to conduct a joint hearing. Accordingly, a joint hearing was held at the VPT on 2 July 99. During the joint hearing the issues raised by the VPT were discussed and clarification were sent vide our letter dated 19 July 99 to the VPT.

7.2. The following clarifications were given to the VPT:

- (i). It was not the intention of this Authority that the arrangement approved vide its Order dated 22 August 1997 should apply only to one party viz., the ETA (Dubai). What was approved was an innovative system and not a special facility for any particular operator. In other words, the Port itself or any other

operator approved by it can take advantage of the arrangement approved by the TAMP. This position was clarified in the original order itself.

- (ii). This Authority had not taken any arbitrary or unilateral step. Entry into the VPT of the floating crane in reference was approved by the Port Trust. This Authority only prescribed a tariff arrangement.
- (iii). Deployment of a floating crane is not mandatory for transhipment of dry bulk cargo. Transhipment can be done with the help of a ship's own gear also.
- (iv). The Order of the Authority dated 22 August 1997 does not specify the size or other characteristics of the vessel as a qualifying criterion. There is no restriction that the Order will apply only to gearless vessels or vessels of the cape size. In other words, the arrangement ordered will be available for application to any case of transhipment.
- (v). The special arrangement envisaged will not ordinarily be available for 'overside operations' at berth. Extension of this facility to such operations will lend scope for exploitation of situations resulting in considerable loss of revenue to the Port Trust (from berth hire and wharfage). 'Overside operations' will qualify for this special arrangement as 'transhipment operations' only when such operations are done at a non-workable berth for dry bulk cargo.
- (vi). Although the word 'barge' has been used in the Order dated 22 August 1997, the intention is not to prescribe such a restrictive application of the arrangement. The intention is to apply the special arrangement to any 'lighter' irrespective of use of expressions like 'barge', 'daughter vessel', etc.
- (vii). While prescribing the special (tariff) arrangements in reference, it was not the intention of the Authority to completely ignore efficiency parameters. Acceptable productivity levels have to be maintained. A sliding scale of (ascending) rates will apply over a period of time. The Authority will be willing to consider any proposal formulated in this regard by the VPT or any user/user organisation concerned.
- (viii). If it is the intention of the VPT that the ETA (Dubai), being in a monopolistic situation at present, shall be subjected to regulation, then, it may make appropriate proposals in this regard for consideration by the Authority.

8. In the joint hearing held on 2 July 99, it was agreed that it would be useful to wait for two or three more trial operations before a review of the special arrangement was undertaken for the purpose of prescribing tariff in general for all "transhipment" operations of dry bulk cargo.

9. The VPT, in January 2000, sent its comments alongwith a revised proposal for consolidated charges for transhipment. The VPT reported the position with respect to the transhipment operations carried out. A summary of its report is given below:

- (i). Two vessels arrived for transhipment of dry bulk cargo and transhipment operations were carried out during August to October 99. One iron ore vessel carrying 1,11,506 MT took 20 days to complete the operations. Another vessel carrying 52,500 MT wheat took 27 days to complete the operations, as against the norm of 12 days.
- (ii). The VPT has fixed a norm of 10,000 MT per weather working day for transhipment operations involving dry bulk cargoes.
- (iii). From the daily discharge transhipment particulars of these two vessels it has been observed that the performance of transhipment operation has been far below expectations and far below the norms fixed.

- (iv). No other transhipment of dry bulk cargoes after September 99 has been carried out.
- (v). From the experience gained from the transhipment of dry bulk cargoes, the performance of transhipment are seen to be below the norms fixed; the vessels stay more number of days than expected; and, turn round time of vessels has increased. In view of these reasons, the VPT has submitted a proposal suggesting revised consolidated charges for transhipment of dry bulk cargo in the outer Harbour for this Authority's consideration.

10.1. In the revised proposal, the following consolidated charges on mother vessel are proposed by the VPT, subject to the condition that the vessel shall give 10,000 tonnes berth day output per weather working day:

- | | | | |
|--------|--|---|---------------|
| (i). | For each call upto and inclusive of 3 lakhs tonnes. | - | Rs.8.50 lakhs |
| (ii). | For each call over 3 lakhs tonnes and upto 5 lakhs tonnes. | - | Rs.8.00 lakhs |
| (iii). | For each call over 5 lakhs tonnes and upto 8 lakhs tonnes | - | Rs.7.50 lakhs |
| (iv). | For each call over 8 lakhs tonnes | - | Rs.7.00 lakhs |

10.2. The VPT has also proposed three times the normal rate of notified berth charges per day or part thereof for all periods the mother vessels remain idle for any reason not attributable to the port.

10.3. A wharfage of Rs.6/- per tonne on the quantity of transhipped cargo and carried to other Ports (without discharge at the VPT) has also been proposed by the VPT.

10.4. All charges such as port dues, pilotage, berth hire, etc., are proposed to be levied on daughter vessels at the rates prescribed in the VPT Scale of Rates.

11. The proposal of the VPT was circulated to various users / Organisations. Comments received from the users / Organisations are summarised below:

Vizagapatam Chamber of Commerce and Industry (VCCI)

- (i). The proposal for upward revision was made without taking into consideration the need for and the necessity of carrying out transhipment operations and better and fuller utilisation of facilities created at the outer harbour without incurring any Capital and maintenance expenditure.
- (ii). The VPT has not discussed the various issues about utilisation, performance, output, etc., the future trend and steps taken to improve the output with the ETA or the VCCI or the Steel Authority of India Limited or the Visakhapatnam Steel Plant.
- (iii). The VPT has also not given any opportunity to the Port Users and taken steps to seek clarification and obtain their views by presenting its proposal in the Board meeting.
- (iv). From the facts available there is strong justification to continue to levy the charges at present level and also to show some more concessions to retain the equipments and attract additional traffic for handling at Outer Harbour.

- (v). This facility was planned (mainly) for handling 1 lakh DWT Gearless Colliers for the SAIL and the VSP. By this system both SAIL and VSP can save considerable sum by reducing Ocean freight and the country can save considerable foreign exchange.
- (vi). Even though the planned quantum of Coal has not materialised (because of various factors beyond control of ETA and Importers), the ETA continue to incur huge expenditure by keeping and maintaining the Crane and Barges without earning any revenue, with the hope that 1 lakh DWT Colliers will be deployed because of freight advantage.
- (vii). Because of the floating Crane's availability, only Wheat and Iron Ore vessels are nominated for transhipment at the Outer Harbour which has result in utilisation of under utilised Port facilities and increased revenue for the Port without incurring any expenditure.
- (viii). In the absence of these facilities there would have been either diversion or nomination of vessels with gear which can be handled only at inner harbour resulting in extra expenditure to importers.

The Food Corporation of India (FCI)

The FCI requested the MOST to send their comments to the TAMP as the vessels are being fixed by Government of India particularly on FOB terms.

M/s. Sarat Chatterjee & Co. (VSP) Pvt. Limited

- (i). The norm of 10,000 MT per weather working day could not be achieved, possibly, due to the then fertiliser season, which occupied Inner Harbour East Quay side and unusability of West Quay side. There were restrictions in loading the available barges which had stability problems when loaded full.
- (ii). The size of the sample for consideration being only two vessels, a bigger sample size might be considered before reaching a conclusion.

ETA (Dubai)

- (i). Capesize vessel with 1,12,000 tonnes of iron ore was fixed by ESSAR from Brazil. The cargo had to be directly delivered (without intermittent storage in the port) to the Essar stockyard. This warranted for the trucks to move through the highly congested city roads which in fact had caused some low discharge rates on certain days. The vessel was chartered by Essar; and, because of their payment problems with the original owners, vessel discharging operations were stopped by the owners / handlers repeatedly for settling the payments. This also added to the fact that certain days the ETA could not complete the work. However, discharging capability of the system had exceeded 13,000 tons per day on normal days.
- (ii). High discharging rates were only facilitated by their own self-discharging barges which discharged their cargo in the inner harbour from where the trucks could pick up and go directly to Essar plant without the need to pass through the township.
- (iii). It is evident that, though the discharging capabilities are well above the expectations, the shore clearance and the transportation systems still have to be improved. With some more time, this should prove to cope with the faster floating crane's discharge rates.
- (iv). The vessel M.V. Montauk, carrying about 53,000 tons of bulk wheat, was diverted from the JNPT for reasons of congestion and possible delays of upto

45 days. Though ETA barging and transport systems are not equipped for wheat, they tried to help the importers. The cargo was discharged at GCB using the small barges and the cargo had to be routed through city roads to reach their respective storage godowns. The shortage of storage space also amounted to further delays and slow discharge rates. Weather delays and compulsory public holidays also aggravated the situation resulting in a long stay of this vessel.

- (v). In both the cases, incidence of avoidable expenses by way of heavy demurrages was avoided, while the VPT was given the opportunity to handle such a large vessel for the first time. The owner and user were encouraged to divert the vessel to the VPT and avoid huge expenses and demurrage only because of the presence of this transhipment system available at the VPT.
- (vi). Any such innovative systems will take a little time to settle; and, all the other connected services such as lighterage, lighter discharge and transportation will eventually have to pick up with maximum discharging / handling capacities of the transhipment system. The TAMP, may, therefore, consider applying these current rates without any modifications.
- (vii). The ETA is currently effecting shipment on account of the Transchart; and, all the shipments with Transchart and the vessel owners are based on the present Tariff rates.
- (viii). This present contract, unless option is exercised by the Transchart, will expire by July 2000. The ETA are discussing with the Transchart / SAIL / VSP for further shipments for a period of one year starting June 2000. All their calculations are based on the current rate of Tariff and any immediate change can adversely affect the viability of the operations.
- (ix). The existing rates may be extended for atleast six months. By this period, the operation will stabilise and the TAMP and the VPT can re-evaluate with the operations to be carried out in this period.

12. Another joint hearing in this case was held on 3 April 2000. In this joint hearing following points were made:

Visakhapatnam Port Trust (VPT)

- (i). We are against any subsidies (or cross subsidisation). Why should a public trust subsidise a private company?
- (ii). In spite of many representation from us, the TAMP has still not fixed a proper tariff for ETA.
- (iii).
 - (a). Do not fix separate rates. Let the common rates prevail; and, a stated concession can be offered upfront. After all, the new system will make an otherwise unworkable Port facility productive.
 - (b). Government allows us 13.5% ROCE. Why should the VPT subsidise private parties to earn a much higher ROCE?
 - (c). Should there not be a ceiling on the ROCE of private parties? Will it not further increase with subsidies? There should be some way of estimating the capital employed. The TAMP must also decide on a reasonable ROCE for a private party.
- (iv).
 - (a). There will be a substantial freight differential when the bigger vessels that ETA will service (estimated at US \$ 5 PMT).

- (b). Speed of operation and charter terms are substantially beneficial to the lines / shippers. The estimated gain is around US \$ 8 PMT.
- (c). A part of this gains must go to other concerned agencies also.

ETA (Dubai)

- (i). This is a private investment in an innovative facility. We have to generate traffic also. We have, therefore, to provide for risk also.
- (ii). We thought, we would work for 200 - 240 days. But, we have been able to work only 90 days per year.
- (iii). VPT says the ETA is a monopoly. But, who prevent others from investing?
- (iv). Our performance is monitored and regulated by Director General (Shipping). Our 'charges' are approved by them.
- (v). The importer will be ultimately pay for what we charge or what VPT charges. The customers interest have to be considered.
- (vi). Look at the rates allowed by the Transchart for us. The rates quoted by the VPT are all wrong.
- (vii). Government Organisation like SAIL and big private organisation like ESSAR ask for this facility. We do not choose the parties. They find merit in the arrangement.
- (viii). Check with the Transchart about the difference between Capesize rates and Handimax rates. The Governmental agency will certify that.
- (ix). We are willing to lease this crane to VPT. Let them operate it. We are not keen on earning exorbitant profits.
- (x). We agree to the point about 'Ceiling rates'. Transchart fixes a consolidated rate and DG (S) 'approves' split-terms.
- (xi). On daughter vessel, we pay every thing as per the Scale of Rates. On mother vessel we want 'consolidated charges'. If full charges are levied on mother vessels, then, the VPT will earn twice on the same cargo.

The Visakhapatnam Port Users Association (VPUA)

- (i). The tariff offered is not concessional; it is more consolidated.
- (ii). The VPT was originally avoiding. Then, they started supporting. Now after three years, they oppose. Very strange inconsistency.
- (iii). We do not insist on separate rates. Let there be common rates with concessions for better performance.
- (iv). Capesize vessels would not have come to the VPT without the ETA facility. This is an extraordinary achievement.

The Shipping Corporation of India (SCI)

The freight rate came down because of a global trend. The credit can not be given to ETA. The Port Users' Association has grossly exaggerated the merit of ETA facility.

The Rashtrya Ispat Nigam Limited (RINL)

ETA is a monopoly. Why give subsidy to them?

13. In the joint hearing it was agreed that it would be useful to wait for the outcome of the three trial runs slated for May - June 2000. It was also agreed that the ETA would produce documents relating to rate fixation ordered by the DG (S).

14. Since the ETA did not produce any documents relating to rate fixation ordered by the DG (S), despite several reminders, this Authority took up the matter directly with the DG (S). The DG (S) has sent a copy of their permission letter in respect of the foreign flag floating crane 'Diamond of Vizag' owned by the ETA (Dubai), and charted by M/s. West Asia Maritime Limited, Chennai. The DG (S) has fixed US \$ 2 PMT as the rate of freight and US \$ 2000 per day, *prorata* as demurrage.

15. The ETA has submitted the discharging performance report on the mother vessels SEA VENUS II and KITSA, which were completed the discharge before 15 June 2000. In its report the ETA has stated that the effective discharge rate per day on the above two vessels are in the range of 13,000 – 13,500 MT. The ETA has stated that they are working the report for the third shipment which was completed on 21 July 2000. However, it has not submitted performance report on the third vessel so far.

16. The VPT has submitted its comments on the performance details given by the ETA. In its comments, the VPT has made the following points:

- (i). The details and timings given by the ETA were compared with the details maintained with the VPT and it is observed that there are variations in the timings furnished by the firm. The average performance per day in respect of SEA VENUS II and KITSA is 6613 MT and 6048 MT respectively.
- (ii). The norm of 10,000 MT per weather working day was fixed for all the vessels which have arrived in the VPT for transhipment of dry bulk cargo with floating crane from mother vessel to daughter vessels. These vessels have taken more than 20 days to complete the transhipment operations as against the norm of 10 - 12 days per vessel depending on the quantity and thereby the above vessels have stayed more number of days than the expected days, resulting in poor turnaround times.
- (iii). The delay on account of VPT such as shifting of the floating crane, shifting of the vessel etc., are not at all delays, but the operational requirements consisting mainly of shifting from hatch to hatch not involving the VPT's help and norm of 10,000 MT per day was fixed duly keeping in cognisance all these aspects which are inevitable while performing such operations of transhipment of Dry Bulk cargoes. Much of the delay occurred because of placement of barges, internal shifting of floating crane from hatch to hatch, placement of placemakers etc., which are not attributable to the VPT.
- (iv). The ETA could provide only dumb barges for the operation and these dumb barges could be moved only during day light hours losing flexibility in operation.
- (v). The consolidated tariff fixed by the TAMP has been yielding less revenue for the port trust and the VPT would have earned substantial revenue if normal tariff had been charged. However, by taking all aspects the VPT has proposed to increase the tariff charges by using floating crane to the minimum for which proposal was already sent to the Authority which may be approved and notified.

17. After the joint hearing held on 3 April 2000, it was considered by this Authority whether the operation being carried out by the ETA fell under Section 42 (iii) of the MPT Act and whether a reasonable charge for this purpose could be fixed on the model of what was proposed by the MBPT for Terminal Handling Charges. The VPT was requested to examine whether the operation carried out by the ETA was covered under this provision of the Act and the rates to be charged by them from its customers could be so regulated. The VPT was also requested to suggest reasonable rates for this purpose. We have not received any response from the VPT in this regard despite of several reminders.

18. Yet another joint hearing in this case was held on 8 December 2000 at the VPT. In the joint hearing, the following points were made:

The Visakhapatnam Port Trust

- (i). TAMP applied 'liquid bulk' rates for 'dry bulk' operations which is incomparable.
- (ii). The system assumed a rate of discharge of 10,000 MT per day but only 6,000 MT per day is achieved. The rate is too low.
- (iii). ETA is a monopoly. Some one should regulate the rates they charge to their customers.

The ETA (Dubai)

- (i). We had improved over time. Average went upto 7500 and then to 8500. We even peaked to 11,000 Tonne once.
- (ii). We will give a written submission on other points by 15 December 2000.

19. The ETA (Dubai) has submitted that it has not received the VPT proposal for reviewing the consolidated charges on the mother vessels (a copy of the proposal was sent to the ETA on 7 February 2000). The ETA (Dubai) has added that the number of ships handled are few due the fact that Public Sector undertaking are slow to change.

20. The VPT has submitted a statement alongwith its general revision of Scale of Rates, showing the difference between the consolidated charges and the notified rates on mother vessel in the case of crude oil, coking coal and wheat. The Port has explained by working out charges at notified individual rates on certain specific mother vessels carrying coking coal and wheat that the proposed consolidated rate is more than a 50% concession in tariffs.

21. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, and taking into account the arguments advanced at the joint hearings, the following position emerges:

- (i). This case relates to a proposal received from the VPT for levy of a consolidated charge on mother vessels in cases of transhipment of dry bulk cargo.
- (ii). The prominent references to the floating crane of the ETA (Dubai), almost amounting to a linkage of this proposal to the ETA floating crane are present because of the fact that the ETA (Dubai) first raised, at the time of introducing their floating crane, the concept of levy of a consolidated charge in transhipment cases of dry bulk cargo.

Incidentally, there is a separately registered case relating to the ETA's floating crane. After this Authority passed an Order on 22 August 97 in that case, it has been kept in suspended animation for revival for a review of the order at an appropriate time after accumulation of relevant experience in implementing

the concept of a consolidated charge for transhipment of dry bulk cargo. Since the issues involved are exactly the same, the Order (to be) passed by this Authority in this case will also govern the case pertaining to ETA (Dubai).

In the case of ETA (Dubai), this Authority had specifically indicated that the Order of 22 August 97 would be reviewed with reference to experience to be gained in operating the arrangement prescribed. Although not much of practical experience has been gained in such operations, the deployment of the ETA floating crane has definitely given rise to a new type of activity and, experience of working this arrangement atleast in respect of three or four big vessels is available for consideration. Furthermore, the VPT which was unresponsive to the whole affair initially has lately been taking interest in the matter; and, has actually submitted a specific proposal of a new tariff arrangement. Viewed in this backdrop, this Order itself can be seen to be a review of the interim/ad-hoc arrangement prescribed earlier.

- (iii). When this subject was broached initially in the context of the ETA application, the VPT just would not respond to this Authority's communications. In the circumstance, in the total absence of any inputs from the VPT to consider and evaluate the ETA proposal, this Authority was compelled to apply the tariff arrangements relating to handling of liquid bulk cargo. It was only an ad-hoc/interim arrangement. Even so, it was not an appropriate arrangement from this Authority's point of view. It is, therefore, good that the VPT has now joined the proceedings as an interested party and has actually submitted a specific tariff proposal to govern cases of transhipment of dry bulk cargo.
- (iv). This Authority had gone out of its way in August 97 to support the ETA's floating crane case for the reason that it involved introduction of an innovative arrangement that would lead to an augmentation of the cargo handling capacity of the Port. But, it has to be recognised that operators of such facilities must not be given the liberty to have a run on the port's facilities in the name of introducing an innovative facility.

In this context, the following issues deserve to be singled out for specific mention:

- (a). Functioning of any innovative system must also be subject to efficiency considerations. In other words, performance standards have to be prescribed as conditionalities governing the tariff.

It is noteworthy that the VPT has proposed a performance standard of 10,000 MT per day. That this standard can be realised is established by the fact the ETA (Dubai) itself had gone upto a performance level of 13,000 MT per day. But, what is of essence is that such a facility must achieve a sustained level of performance according to the norm and not just occasional peaking performances at or above the prescribed level.

On this count, the ETA (Dubai) cannot be set to have performed well. Their sustained performance has been at a level much lower than the 10,000 MT mark.

- (b). The innovative facility shall not be in the form of a monopolistic arrangement lending scope for exploitation of the concessions given and special access provided.

It is relevant in this context to recognise that neither did this Authority Order the ad-hoc/interim arrangement exclusively for the ETA (Dubai) nor has the VPT proposed the concessional tariff package especially for any particular user. As has been stated in point (i) under paragraph

7.2 above, this issue was clarified in this Authority's letter to the VPT dated 19 July 99. This Authority had stated as follows –

"What was approved was an innovative system and not special facility for any particular operator. In other words, the port itself or any other operator approved by it can take advantage of the arrangement approved...."

- (c). The VPT's contention is reasonable that, since this is a special facility and a concessional arrangement, someone must regulate the rates that the concerned operators charge to their customers so that they do not end up exploiting the arrangement to gain double benefit.

In this case the ETA's charges have been regulated by the DG (Shipping). It will be reasonable for the Authority to require all such operators to get their rates so regulated by the DG (Shipping). Alternatively, it should be possible for the Authority itself so to regulate in terms of the provisions in Section 42 of the MPT Act.

It has to be pointed out here that the conduct of ETA (Dubai) has not exactly been responsive or responsible in this context. In spite of specific requests emanating from two joint hearings and notwithstanding several written and telephonic reminders from the office of this Authority, no information was furnished about regulation of their charges by the DG (Shipping). Ultimately, the office of this Authority had to collect the information directly from the DG (Shipping).

- (d). The innovative system cannot be left open ended which may lend scope for exploitation of situations resulting in considerable loss of revenue to the port. The clarifications given to the VPT in this Authority's letter dated 19 July 99, therefore, specifically recognised by this Authority as conditionalities to be prescribed in such cases to govern application of the tariff in reference.
- (v). Admittedly, this case has been pending since October 1998 when the (first) proposal of the VPT was received. Likewise, the review of the Order passed in the ETA (Dubai) case has also been pending since long for introduction of appropriate changes with reference to experience (to be) gained. But, this Authority cannot at all be blamed for any delay in these cases.

Since the new arrangement ordered in the ETA (Dubai) case was not really put into operation, no experience was gained; and, there was, therefore, no basis for a review. And, it was specifically agreed by all concerned at the joint hearings that the case should be kept in abeyance until atleast three trial runs could take place.

The VPT proposal of October 1998 was also recast by it in January 2000, resulting in a fresh scrutiny. Also, as earlier stated, this proposal got linked to the ETA (Dubai) case and was to be evaluated with reference to results emanating from the 3-4 trial runs thereunder. That being so, it will be futile for the VPT to agitate the issue that this Authority has taken very long to fix a proper tariff in this (and, in the ETA Dubai) case. Incidentally, the time taken to decide these cases have not been of any significant financial implication since, as already stated, there have only been three vessels (since August 97) doing transhipment operations of dry bulk cargo.

- (vi). In the ad-hoc/interim arrangement Ordered by this Authority in August 97, in the absence of any inputs from anywhere (including the VPT), this Authority was compelled to accept the suggestion of the ETA (Dubai) that the model prescribed for liquid bulk cargo could be adopted. But, this was not a happy

arrangement as tariff rates for 'liquid bulk' and 'dry bulk' operations are not comparable. This situation is, however, cease to exist once a decision is taken on the VPT proposal which will apply to all cases of 'dry bulk (transhipment) operations' including the case of the ETA (Dubai). In other words, the tariff arrangements specially ordered in the context of the application of the ETA (Dubai) has been superseded by the common arrangement ordered in this case. By way of abundant caution, a separate Order to this effect has also been passed in the case of the ETA (Dubai).

- (vii). The Visakhapatnam Chamber of Commerce and Industry has complained that neither the Board of Trustees was taken into confidence nor were the trade/users consulted. As has already been pointed out, as a part of processing this case, there have already been three joint hearings besides an elaborate consultative process through correspondence. The complaint about lack of consultation cannot, therefore, be of any material significance at this stage of the case.

As regards taking into confidence the Board of Trustees, the law does not require the port trust authorities to go to their Board of Trustees for tariff matters. They are at liberty to approach this Authority directly. That being so the VPT cannot be accused of any wrongdoing. It has been the stated position of this Authority that, although the law does not require tariff proposals to be routed through the Board of Trustees, it will only be happy if tariff proposals are indeed sent by the port trusts either with the approval of the Board or (atleast) with their comments. Nevertheless, it has to be recognised that this Authority does not have the authority to give any directives in this regard to the port trusts.

- (viii). The VPT and the Visakhapatnam Port Users Association have both strongly pleaded for prescription of 'common rates' with concessions for better performance instead of fixing separate rates for separate operators.

This issue has already been addressed in paragraph (iv) b above. It has been made amply clear by this Authority that what was approved was an innovative system and not a special facility for any particular operator. Significantly, this position was clarified in the original Order (of 22 August 97) itself. Once a decision is taken in this case and a tariff is notified, the 'common rate' will be applicable in supersession of the ad-hoc/interim arrangement ordered in the case of the ETA (Dubai).

As regards concessions for better performance, the VPT's proposal incorporates not only a performance standard of 10,000 MT per weather working day but also a sliding Scale of Rates to accommodate volume discounts. These two aspects of the proposal deserve to be commended and approved.

- (ix). The Shipping Corporation of India has observed that the VPUA has grossly exaggerated the merit of the ETA facility. This observation has apparently been made in the context of entry of capesize vessels.

It will be relevant in this context to note that the Order of the Authority does not specify size or other characteristics of the vessel as a qualifying criterion. There is no restriction that the Order will apply only to gearless vessels or vessels of the capesize. In other words, the arrangement ordered will be available for application to all cases of transhipment.

What is of greater relevance in this arrangement is to recognise the fact that the new system will make an otherwise unworkable port facility productive.

(x). In defence of its poor performance, the ETA (Dubai) has cited that various factors concerning the VPT (e.g., inadequacies in shore clearance and transportation systems), ESSAR (e.g., their own internal payment problems), etc. It must be recognised in this context that incidence of the responsibility for achievement of performance standards shall always rest with the operator concerned. The ETA (Dubai) cannot, therefore, be allowed to pass on to others the responsibility for its failure to achieve the performance norms. It is noteworthy that the VPT has also substantively countered its contention pertaining to inadequacies at the port level.

(xi). (a). The VPT proposal seeks to raise the 'consolidated charge' from Rs.3.5 lakhs to Rs.8.5 lakhs for the first block of traffic volume. As has been pointed out in paragraph 20.1 above the VPT has claimed that this (proposed) consolidated rate amounts to more than a 50% concession in tariffs.

This claim of the VPT can be seen to be justified if we take into account only the charges relating to the mother vessel. In such a case, infact, the concession can even be seen to go upto 90%! But, it will have to be recognised in this context that the VPT has collected additional revenue from the 'daughter vessels'. As can be seen from the details now furnished by the VPT, the earnings from the daughter vessels have been substantial. Even so, the overall concession works out to anywhere from 25% to 40% which cannot be said to be insignificant. The rates proposed and the sliding scale suggested are, therefore, accepted.

(b). The VPT has also proposed three times the normal rate of notified berth charges per day or part thereof for all periods the mother vessel remains idle for any reason. This proposal is also worthy of acceptance from an efficiency prospective. But, this Authority decides to order two modifications – since the unit of berth hire has been changed to eight hours, the entry must read " per eight hours or part thereof" instead of " per day or part thereof"; and, in line with this Authority's stated position that no user shall be required to pay for delays not attributable to him, the entry must read "... for all periods the mother vessel remains idle for reasons attributable to the user" instead of " for all periods the mother vessel remains idle for any reason".

(c). A wharfage of Rs.6/- per tonne on the quantity of transhipped cargo carried to other ports 'without discharge at the VPT' has also been proposed. This also is approved.

(d). The VPT has requested that all charges such as port dues, pilotage, and berth hire shall be leviable on daughter vessels on the rates prescribed in its Scale of Rates. This is a reasonable request. This, infact, is the existing practice everywhere. This is prescribed as a conditionality.

(xii). There can be a point that the basis of calculations of these rates has not been indicated. It has to be recognised in this context that none of the users including the ETA (Dubai) and M/s. Sarat Chatterjee & Co., who must have a special interest in this matter, have had anything to say about it. As against this, the VPT has been able to produce details to show that this consolidated charge involving concessions provides substantial savings of the order of 25% to 40%.

22.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the proposal of the VPT as detailed below:-

- (i). Consolidated charges shall be levied on each call of a mother vessel subject to the condition that the vessel shall give 10,000 tonnes berth day output :
 - (a). Upto and inclusive of 3 lakhs tonnes. - Rs.8.50 lakhs
 - (b). Over 3 lakhs tonnes and upto and inclusive of 5 lakhs tonnes. - Rs.8.00 lakhs
 - (c). Over 5 lakhs tonnes and upto and inclusive 8 lakhs tonnes - Rs.7.50 lakhs
 - (d). Over 8 lakhs tonnes - Rs.7.00 lakhs
- (ii). Three times the normal rate of notified berth hire charges per eight hours or part thereof shall be levied for all periods the mother vessel remains idle for reasons attributable to the user.
- (iii). A wharfage of Rs.6/- per tonne shall be levied on the quantity of transhipped cargo and carried to other Ports (without discharge at the VPT).
- (iv). All charges such as port dues, pilotage, berth hire, etc., shall be levied on daughter vessels at the rates prescribed in the VPT Scale of Rates.

22.2. The consolidated charges includes both vessel-related and cargo-related charges. Going by the system applicable to cargo-related charges, these rates are determined to come into effect immediately after their notification in the Gazette of India.

23. The rates so approved in this case are allowed to be adopted for all computational purposes in the case pertaining to general revision of the VPT Scale of Rates which is separately considered today by this Authority.

S. SATHYAM, Chairman
[ADVT-III/IV/143/2001/Exty.]

